

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO

2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

O TEXTO CORRESPONDE AO TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA / DO EXÉRCITO PORTUGUÊS / DA FORÇA AÉREA PORTUGUESA.

**A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS DE MOÇAMBIQUE
NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA**

**José Ho Min
TCOR ART (RM)**



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS DE MOÇAMBIQUE NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA

**José Ho Min
TCOR ART (RM)**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC

Lisboa, 2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

A IMPORTÂNCIA DOS PORTOS MARÍTIMOS DE MOÇAMBIQUE NUMA PERSPECTIVA ESTRATÉGICA

**José Ho Min
TCOR ART (RM)**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2009/10

Orientador: CFR Francisco Carapeto

Lisboa, 2010



AGRADECIMENTOS

Durante a realização deste trabalho, recebi vários apoios que merecem o meu agradecimento e reconhecimento.

Meu primeiro e sincero agradecimento, é dirigido ao meu orientador, o Capitão-de-Fragata Francisco Carapeto, pelo apoio incondicional prestado, conselhos e incentivos, o que tornou possível este trabalho.

Agradecimento e reconhecimento especial a todos que de bom senso contribuíram com os seus conselhos para a elaboração deste trabalho. Aos colegas do curso, meu reconhecimento especial, pela paciência apoio e disponibilidade, não somente para a elaboração deste trabalho, mas em tudo quanto lhes solicitei.

O agradecimento é igualmente extensivo às funcionárias da Biblioteca do Instituto de Estudos Superiores Militares, pela modéstia simpatia e disponibilidade em que se dispuseram para me ajudar na busca de variada literatura quando lhes solicitei.

Às pessoas que sempre fizeram parte do meu convívio familiar mas que se encontram longe de mim, contudo, nunca deixaram de me apoiar, meu sincero obrigado.

À minha esposa, pela compreensão e apoio que sempre me prestou. Aos meus filhos Ho, Chong e Li, pelo incentivo apesar do pouco tempo que lhes tenho dedicado, contudo, vos tenho sempre no coração.



ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO.....	3
a. A penetração portuguesa em Moçambique.....	3
b. Construção dos portos marítimos de Moçambique.....	8
2. ANÁLISE GEOPOLÍTICA DE MOÇAMBIQUE.....	9
a. Factores geopolíticos.....	9
(1) Factor posição.....	10
a. Posição geoestratégica de Moçambique na África Austral.....	10
b. Factor físico.....	11
(3) Relevo.....	11
(4) Hidrografia.....	12
(5) Mar e meios navegáveis.....	13
c. Factores de circulação e vias de comunicação.....	14
(1) Rodoviários.....	16
(2) Ferroviários.....	16
(3) Marítimos.....	17
(4) Conduas.....	17
3. A INFLUÊNCIA ESTRATÉGICA DOS PORTOS MARÍTIMOS DE MOÇAMBIQUE NO CONTEXTO REGIONAL E MUNDIAL.....	18
a. No contexto dos países do hinterland.....	18
b. A cooperação regional no âmbito da SADC.....	19
c. No contexto do comércio marítimo mundial.....	22
d. As ambições governamentais: Os principais projectos.....	23
4. CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS QUE SE COLOCAM A MOÇAMBIQUE NO ÂMBITO DOS SEUS PORTOS MARÍTIMOS.....	24
a. Desafios e oportunidades.....	24
(1) Âmbito de defesa.....	27
(2) Âmbito de localização periférica ao Oceano Índico.....	28
b. Potencialidades e vulnerabilidades.....	30
CONCLUSÃO.....	32



BIBLIOGRAFIA.....	37
APÊNDICES	
ANEXOS	



RESUMO

Os portos marítimos de Moçambique, enquadram-se no processo da colonização portuguesa a partir do século XV ao século XX. Inicialmente como entrepostos comerciais que serviam para as trocas comerciais com os Fenícios e Árabes, posteriormente com os portugueses. Mais tarde serviriam igualmente para o comércio e tráfico de escravos para várias regiões do globo. Os principais portos de Moçambique, foram construídos durante a primeira metade dos séculos XIX e XX.

Com o desenvolvimento das vias rodoviárias e ferroviárias, os portos marítimos passaram a desempenhar um papel de destaque no escoamento de matérias-primas para as metrópoles. É igualmente a partir desta altura que os países do interior nomeadamente a Rodésia do Norte, Rodésia do Sul, Niassalândia, Suazilândia, Lesoto, Botswana e a própria África do Sul, vão se servir destas vias e dos portos moçambicanos para o escoamento das suas mercadorias dependendo exclusivamente deste país para a saída para o mar.

Os portos de Moçambique vão se destacar na arena regional como infra-estruturas estratégicas em que os vizinhos do hinterland vão depender para a importação e exportação de mercadorias. Este factor condicionante, é atribuída principalmente, à localização geográfica de Moçambique na zona periférica do Oceano Índico que, possuindo uma costa enorme confere-lhe o factor estratégico. Esta posição, exige do país, uma defesa adequada da longa costa, dos recursos marinhos, infra-estruturas portuárias e navegabilidade, como garantia do contínuo papel deste país, em responder eficientemente aos desafios colocados pelo desenvolvimento regional e no escoamento de mercadorias dos países da região, garantindo assim o desenvolvimento multifacetado do país.

Após a independência nacional e com a criação da Conferência para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), uma organização económica regional, Moçambique passa a liderar a vanguarda como porta de entrada e saída de mercadorias de e para o hinterland, através dos corredores de transportes que ligam os países vizinhos do interior, aos portos principais de Moçambique. Os portos marítimos de Moçambique, contribuem para o desenvolvimento económico do país e da região Austral de África.



ABSTRACT

The ports of Mozambique fall in the process of Portuguese colonization from the fifteenth to the twentieth century. Initially as trading posts that served to initially trade with the Phoenicians and Arabs, later with the Portuguese. Later would also serve the trade and the slave trade for several regions of the globe. The main ports of Mozambique were built during the first half of the nineteenth and twentieth century's.

With the development of roads and railways, seaports have to play a role in the flow of raw materials to the metropolis. It is also from this time the countries of the interior including Northern Rhodesia, Southern Rhodesia, Nyasaland, Swaziland, Lesotho, Botswana and South Africa itself, are going to serve these routes and the ports of Mozambique for the disposal of their goods depending exclusively on that country to the outlet to the sea.

The ports of Mozambique will stand out in the regional arena as strategic infrastructure in the hinterland neighbors will depend on import and export of goods. This constraint factor is attributed mainly to the geographical location of Mozambique in the peripheral zone of the Indian Ocean, and has a huge coast gives him the strategic factor. This position requires the country to provide adequate protection the long coastline, marine resources, port infrastructure and seaworthiness, and ensure the continued role of this country to respond effectively to the challenges of regional development and marketing of goods from countries in the region, ensuring the multifaceted development of the country.

After national independence and the creation of the Conference on African Development Community (SADC), a regional economic organization, Mozambique is to lead the forefront as an entrance and exit of goods to and from the hinterland, through the transport corridors connecting the neighbors of the interior, the main ports of Mozambique. The ports of Mozambique contributing to the economic development of this country and the region of southern Africa.



PALAVRAS-CHAVE

Portos Marítimos

Posição Geoestratégica

Segurança Regional

Países do Hinterland



LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

C

CPLP Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

F

FRELIMO Frente de Libertação de Moçambique

FMI Fundo Monetário Internacional

I

(IOR-ARC) Oceano Índico Rim-Associação de Cooperação Regional

IDN Instituto de Defesa Nacional

IAEM Instituto de Altos Estudos Militares

M

MC Mercado Comum

O

OTAN Organização do Tratado Atlântico Norte

S

SADC Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral

SADCC Conferência Coordenadora para o Desenvolvimento da África Austral

SW Sudoeste

U

UA União Aduaneira

UM União Monetária

V

VTs Estação de Radar Costeiro

Z

ZEE Zona Económica Exclusiva





INTRODUÇÃO

Moçambique é um país que se localiza na região costeira Oeste do Oceano Índico interligando-se as suas águas jurisdicionais com o canal de Moçambique um dos locais de passagem das principais rotas do tráfego marítimo internacional. Associado a esta posição, o país possui vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias que interligam os principais portos aos países do interior conferindo assim a Moçambique uma posição estratégica privilegiada. Estes factores são potencialidades para o país e determinantes nas decisões e posicionamento na cooperação regional.

Com a nova conjuntura económica mundial e em especial dos países da SADC, os portos moçambicanos jogam um papel preponderante no contexto dos corredores de desenvolvimento que unem Moçambique aos países vizinhos. Moçambique dispõe igualmente de uma longa costa que lhe coloca numa linha vantajosa em termos de desenvolvimento de potencialidades para comércio marítimo internacional.

É esta posição vantajosa que coloca o país na rota do desenvolvimento na região contudo, no momento actual vários desafios se colocam, aos portos deste país no estabelecimento de mecanismos à altura de dar respostas às solicitações de escoamento de mercadorias e na estratégia de defesa.

Uma das razões, de suma importância é a de Moçambique fazer-se valer a sua posição e desempenho como actor regional em responder eficazmente aos objectivos preconizados na SADC e às funções atribuídas de acordo com as potencialidades deste país que são a coordenação dos Transportes e Comunicações, Informação e Cultura. Na actual conjuntura política da África Austral, Moçambique desfruta de excelentes relações de boa vizinhança com os Estados limítrofes. Contudo, este facto pode ser transitório na medida em que nenhuma garantia prevalece pois, futuramente interesses dos países vizinhos, aliados a transições políticas nesses mesmos países, podem conduzir à necessidade de reforço de defesa na região. A harmonização das suas políticas estratégicas, socioeconómicas e de defesa, passa pela mobilização de recursos quer de ordem financeira quer humanos capazes de dar resposta aos desafios que se apresentam na actualidade.

Para melhor enquadrar este tema, o presente estudo assentará na análise da importância estratégica dos portos de Moçambique e dos factores políticos que contribuem para essa importância na região, e o método aplicado será o dedutivo.

Definimos como questão central deste trabalho a seguinte:



“Em que medida os portos marítimos de Moçambique são de importância estratégica para os países do Hinterland na região da África Austral?”

Desta questão central decorrem as questões derivadas (QD) a investigar e que a seguir se enumeram:

QD 1 – Qual é a importância estratégica dos portos marítimos para Moçambique?

QD 2 – Quais os países mais dependentes dos portos marítimos de Moçambique na região?

QD 3 – De que forma os factores geoestratégicos contribuem para a importância dos portos moçambicanos na região?

Para responder à questão principal levantamos as seguintes hipóteses (H) que serão norteadoras deste trabalho tendo sido com base a percepção pessoal e entrevistas a diversas pessoas com certo conhecimento sobre a matéria:

- **Hipótese 1 – A importância estratégica dos portos de Moçambique resulta na localização geográfica e de possuir uma costa muito longa.**
- **Hipótese 2 – Os países vizinhos do hinterland são os que mais dependem dos portos de Moçambique.**
- **Hipótese 3 – O factor localização estratégico contribui para a afirmação de Moçambique em relação aos países da região.**

Como forma de credibilizar este trabalho e para melhor responder às questões levantadas, conduziu-se o percurso metodológico com base numa pesquisa bibliográfica recorrendo, especialmente, em livros e informação on-line.

Este trabalho encontra-se estruturado do seguinte modo:

No primeiro capítulo traça-se o enquadramento histórico de Moçambique desde a penetração portuguesa até a independência nacional em 1975;

No segundo capítulo, faz-se a análise geopolítica de Moçambique;

No terceiro capítulo caracteriza-se a influência estratégica dos portos de Moçambique no contexto regional e mundial;

No quarto capítulo, fazem-se breves considerações estratégicas que se colocam a Moçambique no âmbito dos seus portos marítimos.

O trabalho termina com uma breve conclusão e recomendações.



1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

a. A penetração portuguesa em Moçambique

A história de Moçambique não se resume somente a partir da chegada dos portugueses no território pois, este país fora habitado antes pelos bosquímanos, povos caçadores e recolectores. As grandes migrações entre 200 e 300 d.C. dos povos Bantu oriundos dos Grandes Lagos, forçaram a fuga destes povos primitivos para outras regiões pobres de recursos. Estes povos, agricultores e pastores, foram empurrando, cada vez mais para SW, outros que estariam lá estabelecidos, designadamente os bosquímanos ou hotentotes, nómadas ou semi-nómadas vivendo fundamentalmente da recolha e da caça (Almeida, 1994: p. 111).

Antes do século VII, comerciantes Suahil-árabes, estabeleceram entrepostos comerciais na costa para a troca de produtos no interior, principalmente ouro e marfim, por tecidos, missangas e outros artigos. No final do século XV, os portugueses estabeleceram nesta região como pontos de escala na rota do caminho marítimo para a Índia. Inicialmente, os portugueses fixaram-se no litoral onde construíram as fortalezas de Sofala (1505) e Ilha de Moçambique (1507)¹. A penetração para o interior viria a verificar-se através dos contactos com o reino de Monomotapa na busca do ouro, assim como através de conquistas militares apoiadas pelas actividades missionárias e de comerciantes. Estas campanhas originaram o estabelecimento de “*algumas feitorias como a de Sena (1530), de Tete (1537) no rio Zambeze e a de Quelimane em 1544 na costa do Oceano Índico*”². Esta acção foi uma estratégia para o domínio do acesso às zonas produtoras do ouro e o controlo efectivo da rota entre estas e o Oceano. Esta fase da penetração dos mercadores para o interior, designou-se de fase de ouro. Mais tarde apareceriam outras duas que foram designadas de fases de marfim e de escravos. O escoamento destes produtos acabou sendo efectivado através do sistema de Prazos do vale do Zambeze³. A abolição do sistema de prazos na primeira metade do século XIX, criou condições para a emergência dos denominados Estados Militares do vale do Zambeze, os quais vão se dedicar fundamentalmente à captura e tráfico de escravos “*mesmo após a abolição oficial da escravatura em 1836 e mais tarde em 1842*”⁴.

¹ Disponível na internet em: <http://www.nkhoswe.org/spip.php?article54>

² Idem

³ Idem. Os prazos eram uma espécie de feudos de mercadores portugueses que tinham ocupado uma porção de terra doada, comprada ou conquistada

⁴ Idem



Relativamente ao contexto escravagista em Moçambique, as populações das províncias centrais e nortenhas do país, foram as mais sacrificadas por este comércio. Muitas delas foram traficadas para as ilhas Mascarenhas, Madagáscar, Zanzibar, Golfo Pérsico, Brasil, e Cuba⁵. Os portos de Sofala, Quelimane, Angoche, Ilha de Moçambique e Ilha do Ibo, foram os mais utilizados para a exportação de escravos. Muitos barcos levavam de diferentes portos da costa de Moçambique grande número de escravos para as Comores e Madagáscar (Capela, 2008). Contudo, há relatos da utilização dos portos do sul de Moçambique como rota do tráfico de escravos. Tais relatos, referem a *“alteração de emergência na rota do tráfico de escravos do Atlântico para a baía de Lourenço Marques no sul de Moçambique em virtude do ataque dos navios holandeses aos portugueses na costa ocidental da África”* (Santos, 2005).

A conferência de Berlim em 1884-1885 que efectivou a partilha de África pelas potências europeias, vai obrigar a administração portuguesa a transformar a penetração numa ocupação efectiva, ou seja, na submissão total dos Estados ali existentes, que levou no início do século XX a uma verdadeira administração colonial⁶. Foi a partir da ocupação efectiva que vão surgir problemas de várias ordem relacionadas com a administração dos territórios que, Portugal decide como alternativa encontrada na altura, o arrendamento da soberania e poderes de várias extensões de território a companhias que se chamaram de majestáticas⁷ e arrendatárias. Com as fronteiras bem definidas através de acordos diplomáticos com a Inglaterra, Moçambique desenvolveu-se através da implantação de grandes companhias privadas que se dedicavam à agricultura, exploração mineira ou mesmo à construção de vias rodoviárias e ferroviárias⁸. Alguns historiadores, indicam o desenvolvimento do colonialismo em Moçambique por fases, sendo a primeira a que decorre de 1885 a 1926 *“com uma economia dominada por grandes plantações exploradas por companhias majestáticas não portuguesas onde se praticava a monocultura de produtos de exportação (sisal, açúcar, e copra), no centro e norte do país, com base em mão-de-obra barata”* (Silva, 2000).

Esta alternativa foi somente empregue no centro e norte do país pois, a região sul do rio Save (províncias de Inhambane, Gaza e Maputo) ficara sob administração directa do Estado colonial. Nesta região do país foi desenvolvida basicamente uma economia de

⁵ Disponível em: www.geocities.com

⁶ Disponível em: <http://www.lusotopia.no.sapo.pt/indexMCTHistória.html>

⁷ As companhias majestáticas tinham direitos quase soberanos sobre essas parcelas de território e seus habitantes

⁸ Fonte: www.geocities.com



serviços assente na exportação de mão-de-obra para as minas sul-africanas e no transporte ferro-portuário via porto de Maputo⁹. Esta divisão económica das regiões na altura, explica a razão da actual diferenciação ou assimetria de desenvolvimento entre as regiões Norte, Centro e Sul de Moçambique. As companhias de Moçambique e a de Niassa «majestáticas», estavam fixadas e exploravam as actuais províncias de Manica, Sofala, Niassa e Cabo Delgado. As arrendatárias tais como as companhias da Zambézia, Boror, Luabo, Sociedade do Madal, Empresa Agrícola do Lugela e a Sena Sugar Estates, estavam fixadas na actual província da Zambézia. Uma das bases do crescimento destas companhias, foi a utilização de trabalho forçado, da imposição de elevados impostos e do estabelecimento de baixos salários. As companhias, por sua vez, também controlavam o mercado da venda de força de trabalho para os países como a Rodésia do Sul, Niassalândia, Tanganhica, Congo Belga e em alguns casos a África do Sul (Silva, 2000).

São estas companhias que vão dinamizar o escoamento das matérias-primas para as metrópoles, servindo-se dos portos de Sofala e Quelimane respectivamente. Como se pode depreender, os portos marítimos de Moçambique vão jogar um papel preponderante logo nos primeiros contactos comerciais, inicialmente com os de origem árabe e posteriormente com os portugueses, para as trocas de tecidos, missangas, tabaco, bebidas e outros por ouro e marfim, e mais tarde como pontos de comércio e tráfico de escravos para várias regiões do globo. O comércio de escravos que se iniciou em 1733 e, apesar dos acordos feitos, em meados do século XIX, entre Portugal e a Inglaterra com vista à sua cessação, a verdade é que se manteve até aos primeiros anos do século XX¹⁰. Ainda referente ao primeiro período¹¹ quanto à exportação de mão-de-obra para a África do Sul em relação ao sul de Moçambique, esta vigorou por um longo período que vai desde 1885 a 1926, devido aos dividendos que Portugal tirava desta actividade. Os acordos assinados entre Portugal e a África do Sul para a exportação de mão-de-obra, trazia rendimentos específicos ao Estado colonial, quer através dos impostos, quer da utilização dos caminhos-de-ferro que ligavam o porto de Lourenço Marques (actual Maputo) à África do Sul, quer ainda através da utilização do próprio porto, para o trânsito de mercadorias (Silva, 2000).

Ao longo da história dos portos de Moçambique, pode-se conotar a ligação secular da actividade dos mesmos para com os países do interior mas principalmente com a potência económica da região Austral de África, a República da África do Sul. O segundo período

⁹ Fonte: <http://www.cec.uc.pt/emancipa/gen/mozambique.html>

¹⁰ Fonte: www.goecities.com

¹¹ Refere-se aqui à primeira fase do desenvolvimento do colonialismo em Moçambique



que vai de 1926 a 1960, vai ser marcado pela intensificação do trabalho forçado e integração da economia de Moçambique numa economia regional que era dominada em grande escala pela potência regional. A intensificação do trabalho forçado assim como a introdução de culturas forçadas como as de sisal, copra e algodão, foram uma forma que visava a protecção das elites burguesas do sistema colonial já que eram incapazes de concorrer com o capital mineiro. Foi igualmente nesta altura, com a implantação do Estado Novo em Portugal, que o governo passou a controlar directamente as colónias e entre elas Moçambique. Uma das medidas tomadas foi a cessação das concessões territoriais a empresas privadas, isto é, as companhias majestáticas e arrendatárias.

No período de 1960 a 1973, com as mudanças políticas mundiais, vão ser adoptadas reformas que conduziram a abolição do trabalho e das culturas obrigatórias, como forma de introdução de novas estratégias de desenvolvimento para as colónias. Com estas reformas vão se fazer investimentos na indústria manufactureira de descasque de castanha de caju, desfibramento de sisal, produção de copra, descaroçamento de algodão, produção de curtumes e outros. A economia colonial sobreviveu durante muitos anos na base de uma dependência de dois sistemas, o trabalho migratório e o trabalho e agricultura coercivos, mesmo depois da abolição formal das culturas e do trabalho forçado (Silva, 2000).

A economia de Moçambique na época estava baseada na produção agrícola contudo, em grande medida nas mãos da burguesia. Este sistema, de economia baseada na agricultura, viria a ser transposto e adoptado para o novo Moçambique independente. Um olhar sobre a rede de estradas e caminhos-de-ferro de Moçambique, no período colonial facilmente nos ajudará a avaliar a orientação destes para uma economia de serviços que ligava os países do hinterland ao exterior, através dos portos moçambicanos (Silva, 2000).

Esta afirmação vem sustentar a importância de que se revestem os portos de Moçambique desde o período da penetração mercantil até a actualidade. Com o desenvolvimento das economias dos países da região, exigiu-se das autoridades coloniais a constante modernização dos mesmos como forma de prestar serviços de qualidade aos utentes pois, estrategicamente a porta mais viável de entrada e saída situava-se nestes portos. Cerca de metade das divisas de Moçambique eram geradas pelos serviços de transportes e portos para os países vizinhos¹².

Durante os 10 anos em durou a Luta Armada de Libertação Nacional em Moçambique, opondo o governo colonial e a FRELIMO, a partir de 1964, as infra-

¹² Fonte: <http://www.nkhoswe.org/spip.php?article54>



estruturas ferro-portuárias não foram afectadas pela guerra, tendo continuado a prestar o tráfego de mercadorias para o comércio internacional. Durante as guerras ultramarinas, a Zâmbia e o Malawi foram dissuadidos de apoiar mais intensamente os movimentos subversivos, em virtude de dependerem significativamente dos caminhos-de-ferro e dos portos situados em Angola e Moçambique para o seu comércio externo (Couto, 1989: p. 352). Com a proclamação da independência de Moçambique em 1975, a África do Sul iniciou um processo de repatriamento de trabalhadores moçambicanos com contrato nas minas e reduziu-se o fluxo de recrutamento nos anos seguintes. Este processo foi acompanhado por uma mudança de utilização dos serviços dos portos e caminhos-de-ferro de Maputo pela África do Sul. Recorde-se que por altura da independência nacional, mais de 90% dos serviços prestados pelos portos e caminhos-de-ferro de Moçambique eram direccionados para os países vizinhos (Silva, 2000).

Esta situação vai se agudizar mais em 1976 quando Moçambique adere às sanções impostas pelas Nações Unidas contra a Rodésia¹³ encerrando as fronteiras com aquele país. A diminuição drástica da utilização dos caminhos-de-ferro e dos portos moçambicanos pela África do Sul, o que, a par com o encerramento de fronteiras com a Rodésia do sul (actual Zimbabwe) reduziu para metade o tráfego ferroviário internacional através de Moçambique entre 1975 e 1981 (Chichava, 2008: p. 4).

A Rodésia era naquela altura uma importante fonte de captação de divisas para Moçambique não somente pela utilização do porto e dos caminhos-de-ferro do que hoje se chama de corredor da Beira, para o transporte de mercadorias de trânsito, como também para o consumo de derivados de petróleo transportados a partir da refinaria de Maputo. Com uma economia largamente dependente dos serviços prestados aos países vizinhos, e na sequência do novo tipo de relações ora existentes com a Rodésia e a África do Sul, Moçambique viu-se drasticamente diminuída a entrada de divisas para o país.¹⁴

Existe uma clara demonstração da ligação estreita entre os portos e caminhos-de-ferro e rodovias que ligam os países vizinhos do exterior e o desenvolvimento económico de Moçambique. Esta estratégia económica teria já sido adoptada ainda muito cedo pelas autoridades coloniais aproveitando os factores geopolíticos de que Moçambique desfruta para se afirmar na região Austral de África como actor na arena económica. Esta afirmação

¹³ Refere-se aqui à antiga Rodésia do Sul que passou a designar-se somente Rodésia quando o antigo primeiro-ministro Ian Smith declarou a independência unilateral daquele território à revelia da Grã Bretanha, antiga potência colonizadora.

¹⁴ Fonte: <http://www.ces.uc.pt/emancipa/gen/mozambique.html>.



viria igualmente a ser testada a quando do surgimento de divergências políticas na região devido ao apoio de Moçambique aos movimentos de libertação da Rodésia e África do Sul.

b. Construção dos portos marítimos de Moçambique

A linha da costa moçambicana não é rectilínea, apresenta vários acidentes nomeadamente: baías, cabos e pontas. É nesta costa onde existem praias, mangais, corais, algas e uma grande variedade de vida marinha. Os acidentes da costa favorecem a construção de infra-estruturas portuárias principalmente nas baías.

A construção dos portos e caminhos-de-ferro de Maputo e Beira, data do século XIX e está intimamente ligado à venda de mão-de-obra barata, trocas comerciais e utilização de entrada e saída de mercadoria sul-africanas e dos países do interior, a Rodésia do Sul, Rodésia do Norte (actual Zâmbia) e Niassalândia (actual Malawi) através de Moçambique. A partir de 1881, durante a implantação do capitalismo imperial na colónia, foi consistente a procura de «coolies»¹⁵ chineses para as obras de construção infra-estrutural. A construção das duas principais cidades, Beira e Lourenço Marques, os respectivos portos e caminhos-de-ferro, as açucareiras do baixo Zambeze (Sena Sugar States) e do vale do rio Búzi (Companhia do Búzi) e outros empreendimentos coloniais modernos careciam de artesãos mais ou menos hábeis e a baixo preço que a mão-de-obra especializada proveniente da Europa não satisfazia pelo seu elevado custo (Mendes, 2009)

Uma das razões da utilização do porto de Maputo por parte da África do Sul prende-se com a perspectiva de ser mais viável e menos oneroso em relação aos portos sul-africanos de Durban que se localiza a sudeste daquele país, e o porto Elizabeth que se localiza na cidade do Cabo a sul da África do Sul. Relativamente ao porto da Beira, a sua construção está ligada às companhias majestáticas no centro do país nomeadamente a Companhia de Moçambique. Em 1887, chegaram à região de Lourenço Marques os primeiros operário vindos de Cantão para a construção dos caminhos-de-ferro de Lourenço Marques para a África do Sul, empreendimento que se realizou entre 1887 e 1889, e para o território de Manica e Sofala, mais a norte, sob administração da Companhia de Moçambique, também foram contratados «coolies» chineses para a construção do porto e do caminho-de-ferro para a Rodésia (Beira-Untali), 1892-1898 (Mendes, 2009).

¹⁵ «Coolies» foi a designação usada pelos britânicos durante a segunda metade do século XIX e primeiro decénio do século XX para designar os contratados indianos e chineses nas suas possessões do Oceano Índico e da Ásia do Sudeste.



Diferentemente dos portos de Maputo e Beira, o de Nacala na província de Nampula viria a ser construído mais tarde nos finais da primeira metade do século XX. Em 1898, com a ocupação efectiva colonial do território moçambicano, após a Conferência de Berlim que estimulou a corrida das potências para África, a capital de Moçambique foi transferida da Ilha de Moçambique para Lourenço Marques. Como foi referido anteriormente em relação à ligação dos portos moçambicanos com o comércio de escravos, em 1822 com a independência do Brasil, o comércio para aquele país vai sofrer uma redução acentuada, declinando também na Ilha de Moçambique. O Brasil, por seu lado, deu um golpe profundo no comércio de escravos, proibindo, a partir de 1830, por um convénio com a Grã-Bretanha, a sua importação no território do império, principal mercado desses desgraçados, que daí para o futuro só lá puderam ser introduzidos clandestinamente (Botelho, 1921: p. 148). Para a mesma redução, contribuiu igualmente a abertura do canal de Suez em 1869. A construção do porto de Nacala, a pouca distância de Muhipiti,¹⁶ em 1947, foi o golpe de misericórdia (Núñez, 2001). A primeira secção dos caminhos-de-ferro na região norte entre Lumbo e Monapo¹⁷ foi aberta em 1913 e estendeu-se à cidade de Nampula em 1920. Nos anos seguintes esta linha viria a ser prolongada para o interior nomeadamente Cuamba e Lichinga.¹⁸ Somente nos finais de 1940 construiu-se a linha férrea ligando o porto de Nacala e coincidindo com a abertura deste ao uso comercial.¹⁹ A ligação de Cuamba até Niassalândia seria concluída em 1947 e, este país começou a usar o porto de Nacala para as suas importações e exportações.

2. ANÁLISE GEOPOLÍTICA DE MOÇAMBIQUE.

a. Factores geopolíticos

Os factores geopolíticos vão influenciar em grande medida na posição estratégica de Moçambique face à arena económica e política da região, tomando em conta as especificidades de tais factores na criação de condicionalismos para que o país esteja dotado de potencialidades. Estes factores colocam Moçambique numa posição vantajosa em relação aos países do interior com que este faz fronteira. Assim, se a vantagem consistir em ser uma passagem obrigatória de comunicações internacionais, torna-se necessária uma

¹⁶ “Muhipiti” nome referente à Ilha de Moçambique na língua emákua falada nas províncias costeiras do norte de Moçambique.

¹⁷ Lumbo e Monapo são distritos costeiros da província de Nampula.

¹⁸ Cuamba e Lichinga são distritos da província de Niassa

¹⁹ Fonte: http://www.nacalacorridor.com/portuguese/projects/mz_port_conces.asp.



força capaz de fazer respeitar esses direitos, começando pela defesa da própria soberania (IAEM, 1995:14).

(1) Factor posição

Moçambique situa-se na costa oriental da África Austral, é limitado a norte pela República Unida da Tanzânia, a oeste pelo Zimbabwe, a noroeste pela Zâmbia e Malawi, a sul pela África do Sul, a sudoeste pela Suazilândia e África do Sul e a leste é banhado pelo Oceano Índico.

A localização de Moçambique na África Austral, reveste-se de grande importância que se pode considerar de estratégica, devido ao seu posicionamento face às facilidades de acesso a toda costa marítima que possui, assim como dos portos principais, secundários e terciários, que lhe favorecem boa manobrabilidade de defesa e devido a disposição destes e das facilidades que oferecem para o desdobramento e persuasão. Com o fim da guerra civil, Moçambique debate-se com a falta de um poderio naval capaz de exercer o controlo eficaz marítimo, incluindo a capacidade de vigilância a toda costa. O sistema de vias rodoviárias ainda não responde às necessidades actuais face ao avanço tecnológico e tático de projecção de forças para operações de defesa tanto terrestres assim como marítimas.

(2) A posição geoestratégica de Moçambique na África Austral

A África Austral é a parte sul de África, banhado pelo Oceano Índico na sua costa oriental e pelo Atlântico na costa ocidental. Esta região é formada pelos seguintes países: África do Sul, Botswana, Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabwe. Contudo, importa realçar que alguns destes países não tem acesso ao mar, isto é, não são países costeiros e situam-se no interior, como são os casos de Botswana, Lesoto, Malawi, Suazilândia, Zâmbia e Zimbabwe.

Em resultado da posição geográfica de Moçambique, o seu mar territorial encontra-se na confluência das principais rotas de tráfego marítimo internacional. Esta posição, associada às vias de comunicação ferroviária e rodoviárias, que estabelecem a ligação dos países do hinterland da região da África Austral ao mundo, conferem a Moçambique uma posição geoestratégica privilegiada. Este conjunto de factores marca o posicionamento deste país na arena económica regional e jogam preponderância no conjunto de medidas e estratégias de desenvolvimento dos países da região com principal ênfase para os do



hinterland. É esta posição geoestratégica que atribui a Moçambique o estatuto de actor regional de destaque o que igualmente contribui para impor a este país uma defesa adequada.

(3) Factor físico

O território moçambicano cobre uma superfície total de 801.590 km², dos quais 784.090 km² constituem terra firme e 17.500 km² de águas interiores. A fronteira terrestre tem uma extensão de 4.571 km, a linha de costa tem 2.470 km de comprimento, banhado pelo Oceano Índico. A maior largura é de 962,5 km, partindo da península de Mossuril na província de Nampula, até ao marco fronteiriço I, situado na confluência dos rios Aruanga e Zambeze na província de Tete. A menor largura é de 47,5 km medida entre o marco Sivayana localizado a sul do distrito de Namaacha e o alto farol de KaCatembe no Distrito Urbano nº6 na cidade de Maputo.

(4) Relevo

O território moçambicano é composto por três grandes áreas. A área de maior dimensão é a de planície costeira, apresentando uma configuração extensa de norte a sul. Sendo a parte norte mais delgada e que vai se alargando quando se avança para o sul. Os sistemas montanhosos predominam nos sectores norte, oeste, sudoeste e noroeste. As maiores altitudes registam-se nas regiões fronteiriças com o Zimbabwe, Zâmbia, Malawi, Suazilândia e África do Sul. Das regiões planálticas destacam-se o planalto de Mueda na província de Cabo Delgado, o planalto do Niassa na província do mesmo nome, o planalto de Angónia na Província de Tete e o planalto de Manica na província do mesmo nome. As regiões de savana com distintas variações, ocupam a maior parte do país com maior destaque às regiões centro e sul.

Relativamente à costa marítima, esta apresenta-se baixa e arenosa com baías, cabos e pontas. As maiores baías são as de Pemba, Nacala, Sofala, Inhambane e Maputo. Em algumas zonas a costa apresenta-se pantanosa. O delta e o vale do Zambeze é a região que domina o centro do território. Cerca de dois terços do território moçambicano está coberto de rochas ígneas e metamórficas de idade Arcaica a Neoproterózoico, localizando-se no



nordeste do país, enquanto a zona sul do Zambeze e ao longo da costa ocorrem rochas sedimentares do Fanerozóico²⁰

(5) Hidrografia

O relevo do território moçambicano está disposto em forma de escadaria com orientação Oeste - Este. Nesta perspectiva, os rios que nascem ou atravessam Moçambique vão se orientar nesta direcção desaguardo no Oceano Índico. Alguns desses rios constituem linhas naturais de limitação do país sendo a norte o rio Rovuma e a sul o rio Maputo.

O país possui igualmente em termos hídricos três lagos partilhados sendo com o Malawi e com a Tanzânia nomeadamente os lagos (Niassa, Chiuta e Chirua), assim como 1.300 lagoas, 100 bacias hidrográficas, cinco barragens e cinco represas com capacidade para o armazenamento de mais de 430.000 metros cúbicos de água. Salienta-se contudo que cerca de 55% das lagoas descritas secam na época de estiagem ou vão desaparecendo com a mudança climática. Das 100 bacias incluem as de rios e riachos que nascem no interior do país e que somente possuem caudal na época chuvosa.

Os principais rios de Moçambique nascem nos países vizinhos e este país partilha nove das catorze bacias internacionais da região Austral de África. Os rios Maputo, Umbeluzi, Incomati, e Limpopo são partilhados com a África do Sul, Zimbabwe e Botswana, os rios Buzi, Save e Púnguè são partilhados com o Zimbabwe, o rio Zambeze com Angola, Zâmbia Botswana e Zimbabwe e o Rovuma com a Tanzânia. O fluxo de recursos hídricos disponibilizado para Moçambique está a reduzir devido ao aumento de consumo nos países a montante, sobretudo ao nível da região Sul.

Em todos os rios partilhados, Moçambique situa-se a jusante à excepção do rio Rovuma que se situa ao norte do país e que faz fronteira com a Tanzânia. Esta situação coloca este país numa situação de vulnerabilidade em relação à seca e inundações. A outra dependência em relação aos países de montante relaciona-se com a existência de poucas infra-estruturas de armazenamento de água. A disputa pelos recursos hídricos ao nível dos países da região será maior nos próximos anos devido a tendência para a redução do escoamento da água nas bacias hidrográficas. Moçambique será o país que mais vai se ressentir da escassez de água nos próximos anos, sendo a zona Sul a mais afectada a nível do país por ser dependente do escoamento gerado pelos países vizinhos, bem como por

²⁰ Fonte: <http://www.dng.gov.mz/>.



causa da ocorrência cíclica da seca. As diferentes condições de acesso aos recursos hídricos transfronteiriços cria aos Estados um conjunto de interdependências ambientais, económicas, políticas e de segurança de grande complexidade, isso porque, qualquer manipulação de um rio partilhado ou do seu leito por parte de um qualquer Estado ribeirinho tem um elevado impacto na economia, no ambiente na segurança e bem-estar das populações dos outros Estados que partilham essa bacia (Carapeto, 2008: p. 96).

Esta radiografia remete-nos para uma análise em termos estratégicos pois, os países a montante são detentoras de poder sobre os recursos hídricos. A localização geográfica de Moçambique e possuidora de uma costa com 2.470 km faz com que alguns países vizinhos em termos de acesso ao Oceano Índico sejam dependentes deste país. Esta interdependência tem um preço em estratégia política e económica. Os países a montante como forma de pressionar a facilitação de escoamento das suas mercadorias pelos corredores poderão usar o condicionalismo da água. A carência da água já se tornou um elemento gerador de conflitos e essa situação acentuar-se-á no futuro (Santos, 2000: p. 39). É nestes casos em que quando as tensões envolvem Estados vizinhos, as situações tendem a generalizarem-se e a desenvolverem-se para cenários de instabilidade regional, com potencial para se propagarem e transformarem-se em instabilidade generalizado, o gera repercussões no quadro do sistema internacional. A água constituirá, em qualquer caso, um motivo de tensões sociais e económicas que um dia poderão tornar-se gravíssimos e provavelmente em guerras (Ramonet, 2002: p. 26)

(6) Mar e vias navegáveis

O espaço marítimo moçambicano compreende o espaço do mar territorial e a Zona Económica Exclusiva (ZEE)²¹ com cerca de 12 e 200 milhas marítimas. Possui igualmente águas interiores que compreendem os lagos, lagoas, rios e riachos com um total de 17.500 km². A costa moçambicana é navegável embora existindo em algumas zonas bancos de areias, de corais e de restingas. Das águas jurisdicionais do país, inclui-se uma parcela do canal de Moçambique que possuindo correntes quentes é responsável pela rica e diversidade de vida marinha que faz deste país o destino não somente turístico mas igualmente de exploração dos recursos pesqueiros e comércio marítimo mundial. Para Moçambique o mar constitui fonte de recurso, pólo de atracção turística, meio de ligação

²¹ Trata-se de uma área que se estende para lá das 12 milhas do mar territorial moçambicano e onde o Estado apenas exerce soberania económica, (no sentido apenas do direito soberano aos recursos aí existentes).



com o exterior, fonte de aquisição de receitas pela utilização dos portos marítimos, sendo mais importante ainda como espaço para o desenvolvimento e criação de capacidade de defesa considerado como factor mais-valia de poder. Este factor tem influência no poder como meio circulante, como fonte de recursos, e como espaço militar (IESM, 2007:26). Esta afirmação é sustentada ainda na Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas que no seu nº3 do Artigo 2, refere que “*A república de Moçambique actua pelos meios legítimos adequados para defesa dos interesses nacionais, da zona económica exclusiva ou dos fundos marinhos contíguos e ainda do espaço aéreo sob responsabilidade nacional, dentro ou fora do seu território*”.

No conjunto das águas interiores regista-se a existência de alguns rios que são navegáveis em toda a época do ano como é o caso do rio Zambeze que possui a nascente na zona equatorial e os restantes somente em determinadas épocas do ano, com principal incidência para a chuvosa. Esta variação é dependente das características climáticas de Moçambique onde a maioria dos rios são de regime periódico, o que influencia na variação cíclica do caudal dos rios ao longo das estações do ano. Esta variação é igualmente influenciada pelo escoamento gerado pelos países vizinhos em que se coloca como cenário a racionalização por parte destes em estações secas e o escoamento com capacidades não suportáveis pela parte moçambicana o que provoca inundações. A saída para esta problemática passa necessariamente pela construção de barragens e represas para a minimização destes efeitos.

b. Factores de circulação e vias de comunicação

Moçambique possui na actualidade uma fraca rede de vias terrestres de comunicação. Contudo, a comunicação com os países vizinhos é feita através dos corredores ferroviários e rodoviários e via aérea. As trocas comerciais entre os países do interior nomeadamente África do Sul, Suazilândia, Botswana, Zimbabwe, Zâmbia e Malawi e, destes para o comércio mundial, pode-se considerar de histórico na medida em que inicia no século XIX com a construção das vias terrestres para o mesmo propósito, objectivo pelo qual ainda hoje se mantém. No conjunto dos factores de circulação e vias de comunicação existentes em Moçambique, juntam-se os portos marítimos que se constituem em categorias. Vide quadro que se segue.



Quadro de categorização e localização dos portos de Moçambique

Nome do porto	Categoria	Localização
Porto de Maputo	Primário	Baía de Maputo na cidade do Maputo
Porto da Beira	Primário	Estuário do rio Púngõe na cidade da Beira
Porto de Nacala	Primário	Baía de Nacala na cidade de Nacala
Porto de Inhambane	Secundário	Baía de Inhambane na cidade de Inhambane
Porto de Quelimane	Secundário	Baía de Quelimane na província da Zambézia
Porto de Pemba	Secundário	Baía de Pemba na cidade de Pemba
Porto de Chinde	Terciário	Sueste da província da Zambézia
Porto de Pebane	Terciário	Nordeste da província da Zambézia
Porto de Angoche	Terciário	Sueste da província de Nampula

Fonte: <http://databases.sardc.net/books/MHDR2005port/view.php?chapter=3&id=22>

Os portos primários oferecem melhor serviço e possuem maior capacidade de recepção de navios, enquanto os secundários apresentam mais dificuldades operacionais, menor produtividade e grande limitação tanto de receber navios grandes como de máquinas para o manuseamento de carga. Os terciários precisam de investimento de reabilitação e equipamento de balizagem em particular os de Pebane, Chinde e Angoche. Dado que os portos terciários funcionam deficientemente, a ligação dos distritos aos portos principais ou secundários é feita por estradas que na sua maioria são de transitabilidade sazonal. O transporte ferroviário que liga o Centro e o Sul passa pelo Zimbabwe o que implica custos.

Contudo, a localização de Moçambique assim como os portos que possui são uma mais-valia como saída e entrada para os países vizinhos sem acesso ao mar. É através dos



portos moçambicanos que estes países vão processar e desenvolver o comércio marítimo através do escoamento das suas mercadorias utilizando os corredores de desenvolvimento nomeadamente o de Maputo no sul do país, da Beira no centro e o de Nacala no norte. Estes corredores são igualmente de valor estratégico para a economia nacional na medida em que jogaram e continuam a jogar preponderante no escoamento da produção mineral, agrícola, madeireira, de que o país dispõe para a exportação, servindo-se dos portos nacionais para várias regiões do globo.

(1) Rodoviário

Moçambique possui uma rede viária de 34.330 km de estradas das quais 81% são classificadas. Destas 20% são primárias, 16% secundárias, 41% terciárias e 22% vicinais. Deste universo somente 7000 km são principais (alcatroadas)²². As estradas terciárias ligam os distritos e as primárias e secundárias as províncias. Com a construção da ponte sobre o rio Zambeze, fica consumada a ligação entre o norte e sul via terrestre. Decorre a reabilitação e construção de vários troços ligando o interior do território à estrada nacional nº 1 que liga o sul e o norte do país. O desenvolvimento da rede viária em Moçambique é uma das apostas do governo como forma de responder às necessidades da região e ao escoamento da produção agrícola do interior para os mercados consumidores. O subsistema viário de transportes em Moçambique está integrado nos corredores de desenvolvimento do sul centro e norte. Este subsistema participa com 13% do total da carga.

(2) Ferroviário

A rede ferroviária de Moçambique é de 3.113 km dos quais somente 70% estão operacionais. Decorre a reabilitação das restantes vias como forma de operacionalizar os transportes ferroviários do país com destaque para a linha de Sena que liga o porto da Beira ao vizinho Malawi. Este troço serve igualmente para o escoamento do carvão mineral das zonas mineiras de Moatize-Tete para o porto da Beira. A reabilitação das infra-estruturas estender-se-á ao corredor do norte visando a sua extensão à República Democrática do Congo como forma de transformar Nacala num porto mais viável.

Como forma de dar continuidade à tarefa de país tradicional fornecedor de serviços de transportes ferroviários para os países vizinhos, Moçambique está a desenvolver um

²² Fonte: <http://mercosulcplp.blogspot.com/2009/10/mocambiqueligando-o-pais-de-norte-sul.html>.



projecto denominado “Nacala XXI”²³ que irá arrancar neste ano, o de construção da linha férrea que ligará Tete a Nacala numa extensão de 900 km, no quadro da viabilização da exportação de carvão mineral de Moatize através do porto de Nacala, constituindo-se num importante catalisador de produção. Do sistema de transporte de superfície em Moçambique, o ferroviário é que tem maior participação com cerca de 77% do total da carga.

(3) Marítimos

O transporte marítimo, fluvial e lacustre é outro componente que complementa o sistema de transporte aquático moçambicano com maior incidência para o marítimo, onde se destacam os portos principais de Maputo, Beira e Nacala devido ao grande volume de mercadorias manuseadas. Complementam este sistema os portos secundários e terciários no transporte interno de passageiros e mercadorias. O sistema aquático representa 11% do total global no transporte interno de passageiros e mercadorias. Em relação à maioria dos rios moçambicanos, estes somente são navegáveis numa época do ano por serem de regime periódico. Destaca-se a navegabilidade permanente nos lagos naturais e artificiais com destaque para os lagos Niassa, Chiúta e Chirua assim como as albufeiras de Cahora Bassa, Chicamba Real, Massingir, Currumana e Pequenos Libombos.

(4) Conduta

Moçambique possui um oleoduto constituído por cerca de 300 km de extensão e apoiado por três estações elevatórias ligando o porto da Beira com a República do Zimbabwe na região de Mutare onde se encontra instalada uma refinaria. O oleoduto foi construído no período colonial e funciona como sistema de abastecimento de petróleo bruto ao país vizinho. Estes sistemas são elementos vitais para o desenvolvimento daquele país.

Além do oleoduto, Moçambique possui igualmente um gasoduto que liga os depósitos de Pande e Temane na província de Inhambane com a Região de Secunda na África do Sul, com o qual Moçambique fornece gás natural àquele país vizinho. O gasoduto entre Moçambique e África do Sul tem uma extensão de 895 km, sendo 551 km

²³ Trata-se de um projecto que tem como finalidade não só a viabilização do escoamento do carvão mineral desde as regiões carboníferas de Tete como igualmente irá catalisar o desenvolvimento do comércio nas zonas por onde irá passar.

Fonte: <http://databases.sardc.net/books/MHDR2005port/view.php?chapter=3&id=22>.



em território moçambicano e 344 km em terra sul-africana²⁴. O gás de Pande e Temane foi descoberto em 1962, e só viria a ser explorado a partir de 2007, tendo como potencial consumidor até então a vizinha África do Sul.

Um outro projecto a ser concretizado ainda este ano, refere-se à construção de um novo oleoduto que ligará o porto de Maputo com a cidade de Joanesburgo. O oleoduto com cerca de 450 km, vai facilitar a importação de petróleo pela África do Sul através do porto de Maputo. A iniciativa sul-africana visa diminuir os custos de transporte pois, o porto de Maputo encontra-se mais próximo de Joanesburgo que qualquer outro porto sul-africano.

3. A INFLUÊNCIA ESTRATÉGICA DOS PORTOS MARÍTIMOS DE MOÇAMBIQUE NO CONTEXTO REGIONAL E MUNDIAL

a. No contexto dos países do hinterland

Os principais portos deste país são de importância vital para os países do hinterland pois, lhes proporciona as ligações ao comércio. Com a finalidade de desenvolvimento equilibrado entre as três regiões do país foram constituídos os corredores de: Desenvolvimento de Nacala – constituído pela linha ferroviária que liga o porto de Nacala com o Malawi passando por Lichinga no Niassa; Corredor do desenvolvimento da Beira – constituído pela linha ferroviária que liga o porto da Beira ao Zimbabwe e outra que liga o mesmo porto com o Malawi e Zâmbia, chamada de linha de Sena; Corredor de desenvolvimento do Limpopo – constituído pela linha que liga o porto de Maputo ao Zimbabwe e interligando a Zâmbia; Corredor de desenvolvimento de Maputo – constituído pelas linhas de Ressano Garcia e Goba. A primeira ligando o porto de Maputo e a província sul-africana de Gauteng e a segunda à província do Natal. Os portos moçambicanos de Matuto e Beira são desde os finais do século XIX, os pontos de entrada e saída para os produtos de diversos países africanos (Zâmbia, Malawi, Zimbabwe, Botswana e a própria África do Sul), facto que conduziu a que Moçambique tenha sido alvo de intervenções de potências regionais em particular da África do Sul, no sentido de controlar as suas opções políticas.²⁵

²⁴ Fonte:

http://www.portaldogoverno.gov.mz/noricias/news_folder_econom_neg/marco2009/notes_en_091_mar_09.

²⁵ Fonte: <http://www.sardc.net/editorial/sadctoday/partview.asp?vol=374&pubno=v9n1>.



É esta posição privilegiada e estratégica que vem criando dependência aos países do hinterland, que em certos momentos criou fricções que acabariam em tensões e hostilidades fronteiriças entre Moçambique e África do Sul durante a vigência do apartheid. Segundo Moreira (2010), em relação às opções políticas afirmaria que *“Entre elas, especialmente a posição, refere-se ao condicionalismo geográfico que determinará, entre as que se prevejam alcançáveis, as escolhas, condicionalismos, e decisões do Estado em matéria da sua relação externa.”*

O sistema ferroviário e rodoviário de Moçambique está intimamente ligado à competitividade nacional em relação aos países da região e, tal competitividade passa pela produção de cada país e nenhum desses Estados pode ser competitivo em todos os sectores. Assim para avaliar a posição competitiva de uma economia podem ser usados 4 aspectos de base de modelo de Porter:²⁶ (1) As Condições dos Factores; (2) As condições da Procura; (3) As Indústrias Relacionadas e de Suporte; e (4) A Estratégia, Estrutura e Rivalidades Empresariais (Chichava, 2008: p. 12).

Em Moçambique, os factores de produção necessários para competir a nível regional são As Condições dos Factores. Pois, a localização geoestratégica de Moçambique na região Austral de África constitui uma vantagem competitiva devido aos sistemas e relações estabelecidas durante o era colonial com os países do hinterland. É nesta óptica que os portos moçambicanos assim como as linhas férreas e estradas que ligam a maior parte dos países da região, para além de constituir a espinha dorsal para os corredores de desenvolvimento, constituem a essência da vantagem competitiva de Moçambique na região. É esta panóplia infra-estrutural que determina a influência estratégica dos portos marítimo de Moçambique no contexto dos países do hinterland na região Austral de África.

b. A cooperação regional no âmbito da SADC

Após a independência, Moçambique herdou uma estrutura económica caracterizada por: servir de fornecedor de mão-de-obra barata; provedor de serviços para a região, dada a sua localização estratégica com os portos de Maputo, Beira e Nacala, ligando através de linhas férreas e estradas, os países do hinterland, nomeadamente África do Sul, Suazilândia, Zimbabwe, Zâmbia e Malawi; receptor do capital estrangeiro; produtor de matérias-primas e fornecedor de serviços para servir o desenvolvimento de economias de

²⁶ O modelo de Porter é desenvolvido pelo autor na sua obra com o título *The Competitive Advantage of Nations and Firms*, editado em 1990 em Londres.



outros países; uma forte dependência do exterior; uma estrutura económica subdesenvolvida e desequilibrada; uma agricultura atrasada, estrutura ferro-portuárias deterioradas; um carácter totalmente discriminatório do ensino; uma cobertura sanitária muito pobre.

Como forma de inverter esta situação, Moçambique vai se empenhar nos primeiros anos na socialização do campo, desenvolvimento da indústria pesada e na formação e qualificação da força de trabalho. Contudo, estes objectivos viriam a não ser concretizados devido à desestabilização do país por parte da Rodésia de Ian Smith e África do Sul. Estas acções viriam a transformar-se em guerra civil que acabaria dilacerando o país durante 16 anos.

Foi na necessidade de, em conjunto com outros países da região, se precaverem das ameaças dos dois regimes e encontrar uma plataforma política que Moçambique, Tanzânia, Zâmbia, Botswana, e Angola, se juntam na organização denominada “Países da Linha da Frente”²⁷ desta vez com o objectivo de isolar politicamente o regime da África do Sul e coordenar esforços para a libertação da Rodésia e Namíbia. Com a libertação da Rodésia que passara a designar-se Zimbabwe em 1980, os Países da Linha da Frente formaram a Conferência de Coordenação para o Desenvolvimento da África Austral (SADCC), com o objectivo de reduzir a dependência económica em relação à África do Sul e a cooperação entre os Estados membros para o balanceamento das respectivas economias. Foi a partir deste contexto que Moçambique viria a assumir a responsabilidade de coordenar a implementação dos projectos de transportes e comunicações, um dos sectores mais activos da SADCC.

Com os acontecimentos políticos ocorridos na região Austral de África durante a década de 90, nomeadamente a independência da Namíbia, a democratização da África do Sul e da República Democrática do Congo, a organização passou de 9 para 14 membros, com a adesão da Namíbia em 1990, da África do Sul em 1994, das Maurícias em 1995, das Seychelles e da República Democrática do Congo em 1997. Actualmente a organização congrega os seguintes membros: África do Sul, Angola, Botswana, República Democrática do Congo, Lesoto, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Seychelles, Suazilândia, Tanzânia, Zâmbia e Zimbabwe.

²⁷ Países da Linha da Frente foi uma organização transitória formada com o objectivo de apoio aos movimentos de libertação na região, tendo cessado a sua actividade com a criação da SADCC.



Em 1992, a SADCC foi convertida através do acordo de Windhoek (Namíbia) em Conferência para o Desenvolvimento da África Austral (SADC), um esquema de integração económica tendente a aumentar o comércio inter-regional com olhos virados para o estabelecimento de um mercado comum (Chichava, 2008: p. 7). Na busca do almejado mercado comum, a SADC está actualmente a desenvolver projectos que visam estabelecer a União Aduaneira (UA) em 2010, o Mercado Comum (MC) em 2015, a União Monetária (UM) em 2016 e a implementação de uma moeda única em 2018.²⁸ A integração económica começa, normalmente, pela criação de um mercado comum, através do qual se pretende, não só eliminar as barreiras comerciais entre os membros, de forma que os bens circulem livremente e em igualdade de condições, mas também vir a enfrentar os Estados que não são membros com uma única e comum política seguida por todos (Couto, 1988: p.118).

Como forma de alcançar os objectivos preconizados pela SADC, e em função das potencialidades de cada país membro, foram atribuídas funções concretas para a sua coordenação sendo: África do Sul – Finanças e investimentos; Angola – Energia; Botswana – Investigação Agrária e Produção Animal e Controlo de doenças de animais; Lesoto – Conservação da água e solo e utilização da terra e Turismo; Malawi – Florestas e fauna bravia; Moçambique – Transportes e Comunicações e Informação e Cultura; Namíbia – Pescas; Suazilândia – Recursos Humanos.

Como se pode perceber, Moçambique devido a sua localização geográfica, possuidora de portos, vias-férreas e rodovias que interligam a zona costeira e o hinterland foi lhe atribuída a tarefa dos transportes na organização, sendo uma parte dos factores de competitividade deste país no bloco regional. A dimensão energética de Moçambique no âmbito das vantagens competitivas também se circunscreve: ao pipeline que transporta combustível do porto da Beira para o Zimbabwe; ao gasoduto que transporta gás natural de Pande e Temane para Secunda, na África do Sul; ao futuro pipeline que transportará combustível do porto de Maputo para Joanesburgo, na África do Sul; ao mega-projecto de alumínio que também estabelece a integração entre Moçambique e África do Sul (Chichava, 2008: p.12).

Importa salientar numa visão política que, o bloco da SADC é composto por Estados diversificados nas suas condições socioeconómicas e políticas onde em alguns desses países ocorrem guerras civis que tem impedido os esforços desses governos de

²⁸ Fonte: <http://www.brasilecola.com/geografia/sadc.htm>.



exercer a hegemonia política em todo o território. A SADC tem tido um papel preponderante na busca de soluções para os conflitos desses Estados. A organização tem assumido a liderança na busca de um desfecho para as guerras no Congo e Angola, bem como para a actual crise política do Zimbabwe (Murapa, 2002: p. 161). A estabilidade política e segurança de Moçambique dependem em grande medida também da região. Os processos eleitorais que podem culminar com a mudança de certos governos no bloco, podem funcionar como catalisadores ou minar os esforços de uma integração regional na SADC.

Desta cooperação, Moçambique continua a ser um dos actores privilegiados na medida em que a aposta da organização em termos de saída para o mar, recai sobre Moçambique, sendo um desafio para que o país encontre soluções a médio prazo para fazer valer a sua capacidade de corresponder às exigências impostas pela organização na região.

c. No contexto do comércio marítimo mundial

O Oceano Índico ocupa cerca de 20% da superfície oceânica mundial sendo uma área de cerca de 68.556 milhões de km² e uma linha de 1000 km a partir do sul de África à Austrália que se pode considerar de vital para o comércio marítimo internacional.²⁹ A posição geográfica de Moçambique no Oceano Índico, localiza-se numa área em que devidas as condições naturais, forçam a convergência de rotas, constituindo alternativa particularmente de petroleiros, quando não utilizam o canal de Suez. A rota do canal de Moçambique absorve cerca de 75% do tráfego marítimo de e para os países vizinhos incluindo Moçambique e 25% de outras partes do mundo.³⁰

O transporte marítimo é o mais internacional meio de transporte de mercadorias e assume uma importância vital para o desenvolvimento não somente para os países costeiros, mas igualmente para os do interior. Nesse sentido, ao constataremos a influência das actividades económicas realizadas no mar, fica patente então, a crescente importância do Poder Marítimo no contexto da economia mundial (Caninas, 2006). Desta maneira pode-se chegar a uma conclusão de que partindo do pressuposto do poder marítimo na economia, então o mar, é tido como fonte de prosperidade e influencia a capacidade de sobrevivência das nações. Moçambique sendo um país costeiro que se localiza na rota do comércio marítimo mundial, os seus portos são relevantes para as trocas comerciais dos países da região com o mundo. Os portos passam a ser encarados simultaneamente numa

²⁹ Fonte: <http://www.marinhasplp.org/MPLP/resources/pdfs/cad26.pdf>.

³⁰ Fonte: <http://www.marinhasplp.org/MPLP/resources/pdfs/cad26.pdf>.



lógica de polaridade enquanto elementos que servem e animam os espaços do foreland (lado mar) e do hinterland (lado terra), e de nodalidade enquanto nós de articulação de redes de transporte.³¹

O volume de carga nos portos de Moçambique atingiu os 12 milhões de toneladas nos primeiros nove meses de 2009 o que subjaz um aumento de 16% comparativamente ao ano de 2008.³² Este aumento deveu-se à conclusão da reabilitação da ligação ferroviária entre o porto de Maputo com a vizinha África do Sul, referindo-se aqui somente ao corredor de desenvolvimento de Maputo. Este indicativo nos remete para o conhecimento e incidência do país que mais importa e exporta através dos portos de Moçambique. O tráfego de carga sul-africana representa 49% do total manuseado nos três portos, situação que se fica a dever aos investimentos que vêm sendo feitos com vista à potenciação do transporte ferroviário³³. Ainda relativo ao comércio mundial, uma empresa de serviços portuários vai lançar no ano de 2010 um serviço de transporte regular designado “MOZEXPRESS”. Este serviço espera cobrir numa primeira fase, utilizando três navios, os três maiores portos de Moçambique, e escalando os portos de Kalong na Malásia, Pointe dês Galets nas Ilhas Reunião e Longoni nas Ilhas Mayotte.³⁴ Com estes serviços espera-se o alargamento da rede de ligação marítima através dos portos deste país com mais nações do Oceano Índico para o aumento de transacções comerciais e turismo. Os portos de Moçambique como principais pólos geradores de atracção de tráfego marítimo, valorizam e tornam fundamental o papel do sistema ferro-portuário moçambicano para o aumento da competitividade da economia deste país e da região Austral de África.

d. As ambições governamentais: Os principais projectos.

A influência estratégica dos portos moçambicanos reflecte-se a nível regional como mundial, tomando em conta a multiplicidade de actividades na conjuntura regional e internacional de acordo com a influência globalizante de toda uma gama de sectores da vida internacional. É esta conjuntura estruturante evolutiva de comércio, estabilidade política e desenvolvimento económico diferenciado dos países da região que constituem peças chaves para a contínua troca do comércio através dos portos moçambicanos.

³¹ Fonte: <http://www.mne.gov.pt> >...> Comunicação> Intervenções

³² Fonte: <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=1918&area=Cargo>.

³³ Fonte: <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=1918&area=Cargo>.

³⁴ Fonte: <http://www.gmnoticias.co.mz/index.php/nacional/desenvolvimento/696-mocambique-delmaz-acma-cgm-lines-lanca-novo-servico>.



O governo de Moçambique tem como apostas centradas na implementação de projectos a médio e longo prazo que se relacionam com a melhoria das condições de navegabilidade ao longo da costa e no acesso aos portos do lado do mar, assim como a melhoria dos canais de acesso aos portos através de dragagem. É nesta perspectiva que Moçambique continua a investir na ampliação do projecto de tipo Vessel Traffic System (VTS)³⁵ costeiro, que irá dotar o país de um sistema de controlo integral de tráfego e aumentar as capacidades do país em matéria de segurança da navegação ao longo da costa e no acesso aos portos bem como na prevenção e combate à poluição uma vez que o sistema permite detectar e rastrear o posicionamento de eventuais fontes de contaminação. Na actualidade o país possui duas estações de controlo de tráfego nas regiões sul e centro. A outra aposta do governo é o de aumentar a segurança do sistema portuário bem como o desenvolvimento ambientalmente sustentável que são na actualidade cada vez mais exigências e factores decisivos da sua atractividade e competitividade na economia global e consequentemente do seu contributo para o crescimento da economia do país e da região. Aliado a competitividade, Moçambique esta a trabalhar no sentido de operacionalizar os seus portos primários, secundários e terciários para garantir a articulação célere e eficaz do fareland com os portos e destes com o hinterland assim como o transporte marítimo de cabotagem interna para as trocas comerciais e de passageiros. A longa costa os recursos marinhos e os portos marítimos na óptica da conjuntura do comércio mundial e como infra-estruturas estratégicas necessitam de uma defesa eficaz através de um poder naval que o país almeja possuir.

4. CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS QUE SE COLOCAM A MOÇAMBIQUE NO ÂMBITO DOS SEUS PORTOS MARÍTIMOS.

a. Desafios e oportunidades

A dinâmica da política de transporte marítimo global e a posição geoestratégica de Moçambique na faixa costeira do Oceano Índico, justificam e exigem uma visão ambiciosa para o sector ferro-portuário, conjugado com o seu nível actual de desenvolvimento nas várias esferas, tem pela frente inúmeros desafio, que se prendem com o melhoramento destes sectores de actividades com vista a corresponder à competitividade de acordo com

³⁵ Estação de radar costeiro. Moçambique possui na actualidade duas estações em funcionamento sendo uma no sul e outra no centro do país



as exigências da globalização. No âmbito desta visão e de acordo com as orientações estratégicas da empresa dos portos e caminhos-de-ferro de Moçambique prendem-se com a ampliação e modernização dos portos principais, visando aumentar em larga medida a movimentação de mercadorias nos portos nacionais, garantir que estes se constituam como referência e assegurar os padrões de exigência nas vertentes de ambiente, segurança e protecção do sector marítimo portuário, melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias e acessibilidade a partir do hinterland para estes. Estas acções afiguram-se como desafios e ao mesmo tempo como oportunidades que visam o estabelecimento de mecanismos conducentes a dar resposta de afirmação aos desafios impostos não somente pelo factor natural mas igualmente pela dinâmica da conjuntura económica regional e mundial.

Os acordos firmados a nível regional entre os Estados da SADC, com a finalidade de prevenção de conflitos, por si só não são a garantia cabal de paz e estabilidade pois, todo e qualquer acordo e entendimento neste caso ligado à soberania do Estado moçambicano, deve ser sustentado com a componente de segurança e de defesa interna. Para isso, Moçambique necessita de possuir uma marinha de Guerra equipada à altura de dar resposta às ameaças futuras pois, qualquer mudança política a nível dos países da região e membros da cooperação marítima da SADC, pode afectar as relações dos Estados e culminar em conflito com proporções que podem levar tais Estados a recorrerem aos poderes que cada um possui como forma de garantia e defesa da soberania.

A situação da defesa da costa moçambicana é uma aposta urgente que requer para o efeito, uma visão estratégica por parte da componente política das autoridades do país. Esta vulnerabilidade só atrasaria ou travaria os níveis de recuperação económica do país a qual fora dilacerado pelo conflito armado durante 16 anos, terminado em 1992. Ter uma marinha é caro, mas é muito mais caro não a ter num país que tem no mar a sua marca identitária e dele depende no jogo político, económico e estratégico (IDN, 2009: p. 62). Uma visão futurista de defesa e segurança do país passa não somente pela integração regional nos blocos económicos mas igualmente na cooperação a nível internacional caso concreto da CPLP. É dentro destes organismos que Moçambique necessita de tirar maior proveito e aposta principalmente na componente de formação de quadros para vários sectores e com maior destaque para a defesa. O desafio da Marinha de Guerra de Moçambique pode ser fundamentado citando o Prof. Dr. Adriano Moreira segundo o qual “*As opções políticas fundamentais, em resposta possível à crescente dependência sistémica*



de factores externos, num claro processo de mundialização dos fenómenos internacionais e de globalização organizacional, exigem harmonizar o europeísmo actualizado em face das novas tendências e estruturas, o convívio peninsular para além dos históricos condicionalismos, a salvaguarda da possibilidade de reatar laços com um vasto espaço da lusofonia, onde se afundara um sistema político, mas não a história”³⁶.

A marinha de guerra de Moçambique tem uma responsabilidade no quadro dos compromissos do país para com as organizações de que faz parte a nível da região devendo para o efeito empenhar-se com profissionalismo em defesa e demonstração de tal importância na estratégia de afirmação de Moçambique na região e no mundo.

São ainda desafios para o país, a ampliação das infra-estruturas portuárias e o melhoramento das operações de processamento de carga como forma de responder aos requisitos da competitividade e garantir que estes se constituam como uma referência para as cadeias logísticas da fachada Índica no canal de Moçambique, assegurar padrões de nível regional e mundial nas vertentes de ambiente, de segurança e de protecção do sector marítimo-portuário. Para a concretização destes desafios, impõe-se a viabilização de um conjunto de acções prioritárias de intervenção tais como: a melhoria das condições de navegabilidade e reforço das acessibilidades terrestres. Constituem ainda como leque de desafios a reabilitação e melhoramento da rede ferroviária e rodoviária que permite a ligação entre os portos marítimos e os países do hinterland assim como às zonas produtoras com maior destaque para as regiões carboníferas.

A defesa e segurança do território nacional e com maior destaque para as águas territoriais marítimas, deverá ser uma das prioridades do governo no âmbito da criação de uma zona controlada e segura do canal de Moçambique, tanto em matéria de questões ambientais nomeadamente a poluição das águas territoriais pelo derrame de combustíveis e produtos tóxicos assim como seu transporte, e no controlo do canal com forma de dissuasão contra possíveis acções de pirataria. Estes aspectos constituem fortes constrangimentos para potenciar a vantagem competitiva da localização geográfica de Moçambique.

Constituem oportunidades para o país, no âmbito da actual situação de segurança no Oceano Índico, a busca de parcerias com destaque aos países de cooperação principalmente no âmbito de defesa, no sentido de modernização e reequipamento das Forças Armadas no geral e da Marinha de Guerra no particular como garantia da defesa e

³⁶ Conferência sobre o novo Conceito Estratégico Nacional no âmbito do 10º Curso Geral Naval de Guerra, 1997-1998



controlo eficaz das águas territoriais que finalmente fazem parte do vasto canal que banha alguns Estados da região costeira e cujas águas são igualmente parte do vasto Oceano Índico onde forças multinacionais da OTAN encontram-se actualmente empenhadas a combater a pirataria na zona do corno de África (Somália). A política de promoção da paz pelo Estado moçambicano no vasto Oceano que banha este país, encontra-se plasmada na Constituição da República no nº4 do artigo 22, segundo o qual “*A República de Moçambique preconiza a transformação do Oceano Índico em zona desnuclearizada e de paz*”.

(1) Âmbito de defesa

A gestão dos assuntos do mar em Moçambique é feita por um Conselho Coordenador do Mar e Fronteiras dirigido pelo Primeiro-ministro e congrega os ministérios da Defesa, Negócios Estrangeiros e Cooperação, Transportes e Comunicações, Coordenação da Acção Ambiental, Interior, Pescas, Recursos Minerais. Para o tratamento das questões técnicas inerentes ao processo de gestão, dispõe-se de um grupo de trabalho constituído por especialistas da Marinha de Guerra de Moçambique, do Instituto Nacional da Marinha, do Instituto Nacional de Investigação Pesqueira, do Instituto Nacional do Petróleo, do Centro de Desenvolvimento Sustentável, da Direcção Nacional de Gestão Ambiental e da Polícia Marítima, Lacustre e Fluvial. Para além desta dimensão trans-sectorial, o mar representa igualmente um potencial de integração trans-social, isto é, de articulação entre as esferas da sociedade. Moçambique não concebe a gestão estratégica do mar como tarefa exclusiva do governo, mas antes como uma prerrogativa e, simultaneamente uma responsabilidade de toda a sociedade. Esta prerrogativa é sustentada na Lei da Política de Defesa e Segurança na sua alínea b) do artigo 2, a qual refere o “*envolvimento de todos os sectores do Estado e da sociedade na defesa e segurança nacional*”.

O desafio da Marinha de Guerra de Moçambique neste contexto visa fundamentalmente apoiar as actividades das outras instituições na realização dos objectivos sectoriais devido a sua natureza equidistante. De entre as acções se destacam a fiscalização marítima, a segurança de navegação e o desenvolvimento de actividades económicas tais como transporte, pesca e turismo. Ainda no âmbito da segurança marítima, países banhados pelo Oceano Índico e que igualmente são membros da SADC, possuindo fronteiras marítimas comuns tem convergido em consultas periódicas tendentes a resolução



de problemas que possam afectar a boa vizinhança e nessa situação se encontra o Arquipélago das Comores, um Estado ainda com um processo de normalização institucional em curso, devido a contínuas clivagens políticas internas desde a concessão da independência pela França em 1975, podendo-se caracterizá-lo como Estado falhado.

O problema de fronteiras marítimas entre estes Estados é solucionado através de entendimentos entre os respectivos países de acordo com as disposições relativas à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar³⁷. A Marinha de Guerra de Moçambique, participa directamente nos diversos grupos de trabalho ou comissões inter-institucionais como forma de regularizar a situação num esforço de prevenção de conflitos, uma vez que os assuntos fronteiriços influem na soberania Nações. No âmbito da cooperação marítima a nível da SADC, foi criado um Comité Marítimo que tem como finalidade a promoção de segurança marítima mútua e o desenvolvimento de mecanismos que possibilitem uma resposta rápida face às contingências regionais.

O sistema económico regional cresce em complexidade e interdependência mercê da abertura e globalização resultando daí a internacionalização das actividades marítimas, nomeadamente a exploração dos recursos, o transporte marítimo, a preservação do meio ambiente marinho bem como a garantia da segurança na região. Aqui reside a convicção colectiva ou individual da importância do mar para as nações, o comportamento e a vontade de agir no sentido de utilização das potencialidades do mar nos campos político, económico, social e militar com vista à satisfação dos interesses de cada país e da região. Contudo, Moçambique não se deve cingir somente aos acordos e tratados regionais de interesse comum, necessita de possuir o poder marítimo necessário para a consecução dos interesses nacionais. O estado costeiro pode e deve usar as características de mobilidade, versatilidade, flexibilidade, adaptabilidade e acesso do Poder Naval (Caninas, 2006). Na actualidade a Marinha de Guerra de Moçambique possui um Batalhão de Fuzileiros, um Batalhão de Artilharia Costeira em formação e um número reduzido de botes semi-rígidos com os quais faz o patrulhamento da costa não chegando para abarcar a longa costa assim como as águas territoriais.

³⁷ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi celebrada em Montego Bay na Jamaica em 1982, após a conclusão das negociações da III Conferência das Nações Unidas sobre a matéria. Esta Convenção viria a entrar em vigor a 14 de Novembro de 1994, um ano depois da ratificação do 60º Estado. Fonte: http://www.eman.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=124&Itemid=173



(2) Âmbito de localização periférica ao Oceano Índico

A posição, é uma das referências de carácter geoestratégico e tem uma influência dominante muito particularmente com a circulação. Esta posição só terá valor se for constituído por vantagens que podem a prior consistir em ser passagem obrigatória ou rota de comunicação internacional e que igualmente é uma condicionante em relação a outros espaços com os quais mantém relações de fronteira ou de facilitação. É este carácter geoestratégico que coloca Moçambique na posição marítima, país com uma longa costa banhada pelo Oceano Índico, aberto à navegação e que se comunica com grandes espaços oceânicos.

A acessibilidade ao mar tem sido desde os tempos remotos uma das condições que favorecem a expansão dos países contudo, para Moçambique, reside a condição de afirmação e um certo grau de poder em relação aos desafios estratégicos que se lhe colocam a nível regional e mundial. Ainda no concernente à localização periférica, Moçambique possui posições mistas ou continentais com dimensões que lhe conferem extensas fronteiras terrestres e um amplo acesso a mares abertos. Esta posição reúne, em regra, as vantagens das posições litoral e interior (IAEM, 1995: p. 21). É uma posição que só ganhará valor com a existência de forças dimensionadas para o exercício efectivo do controlo da mesma. A existência de meios militares adequados pode mesmo dissuadir outros de intentarem quaisquer acções ou, pelo menos, acções que ultrapassem um determinado nível do espectro ofensivo (Santos, 2000: p. 64)

Contudo, esta posição é em grande medida, um sério desafio em matéria de segurança para o país na medida em que os países do interior quando possuem afirmação de poder, tendem para atitudes de ameaça regional ou mundial. Tais atitudes estão ligadas a períodos de desenvolvimento desses Estados o que lhes pode levar a tentarem se libertar do condicionalismo de livre acesso ao litoral. Afigura-se igualmente como oportunidade estratégica a localização periférica de Moçambique devido ao horizonte de que se lhe oferece para se projectar na arena da expansão económica bastando para o efeito que aposte a curto, médio e longo prazo, na busca de parcerias para investimentos paralelos de desenvolvimento económico e defesa da soberania. No âmbito da localização periférica, Moçambique e vários países banhados pelo Oceano Índico, convergem numa organização



designada “Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC)”³⁸, com identidade específica concernente a essa região, e que tem como objectivos, a promoção do crescimento sustentável e o desenvolvimento equilibrado da região e os Estados membros; promoção da liberalização, remoção de obstáculos e barreiras para um fluxo mais livre e reforço de bens, serviços, investimento e tecnologia no Oceano Índico. Fazem parte dessa organização os seguintes países: África do Sul, Madagáscar, Maurícias, Tanzânia, Austrália, Índia, Quênia, Omã, Singapura, Indonésia, Malásia, Madagáscar, Sri Lanka, Iémen, Bangladesh, Irão, Tailândia, Emiratos Árabes Unidos. A Organização congrega ainda os seguintes países como parceiros de diálogo: China, Egipto, França, Japão e Reino Unido. Ainda no âmbito de desenvolvimento económico ligado à periferia, Moçambique projectou a construção a partir de 2012, de um novo porto de águas profundas no distrito costeiro de Matutuine na província de Maputo, que terá uma capacidade de processamento de 50 milhões de carga por ano com destaque para carvão mineral e petróleo³⁹. Como se pode depreender, ao mesmo tempo que o país é confrontado por desafios de controlo marítimo, é esse mar que continua a apresentar-se como um potencial factor de coesão nacional uma vez que banha a maioria das províncias, o é igualmente factor de desenvolvimento económico e afirmação a nível regional e internacional.

b. Potencialidades e vulnerabilidades

Moçambique consta da lista dos países mais pobres do planeta com 70% da população a viver debaixo da linha de pobreza. O Índice de Desenvolvimento Humano situa-se nos 46%.⁴⁰ Presentemente a sua economia tem crescido a níveis aceitáveis conforme dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial. Este crescimento é em parte resultado do clima de paz e segurança que se vive no território assim como do esforço do governo na criação de condições em prol da estabilidade política e desenvolvimento socioeconómico do país, mercê das potencialidades que possui.

Apontam-se como potencialidades:

- Dimensão continental

³⁸ Oceano Índico Rim- Associação para a Cooperação Regional (IOR-ARC) é uma organização internacional estabelecida pela primeira vez nas Maurícias em 1995 e lançada oficialmente em 1997. Fonte: http://www.wikipedia.org/wiki/Indian_Ocean_Rim_Association_for_Regional_Cooperation

³⁹ Trata-se de um projecto que tem como finalidade diminuir ainda mais a distância de acessibilidade aos portos moçambicanos por parte da África do Sul.

⁴⁰ Fonte: CIA World Factbook. (Dados de 2006)



- Portos marítimos;
- Canal de Moçambique;
- Posição litoral e interior;
- Localização periférica ao Oceano Índico;
- Longa costa marítima;
- Extensão da ZEE;
- Corredores de desenvolvimento;
- Auto-suficiente em energia (gás natural, hidroelétrica, carvão mineral);
- População jovem;
- Grande biodiversidade;
- Participação em missões de paz;
- Estrutura do governo organizada e democrática;
- Programas de desenvolvimento económico, inclusão social.

São vulnerabilidades:

- Extrema pobreza;
- Forças Armadas reduzidas;
- Marinha de Guerra com meios incipientes;
- Dificuldades de controlo do espaço de soberania;
- Baixa densidade populacional;
- Dependência do país à ajuda financeira externa;
- Baixo índice de escolaridade;
- Altos índices de doenças infecto-contagiosas;
- Calamidades naturais (secas cíclicas, ciclones e cheias);
- Localização do país a jusante dos maiores rios de partilha comum;
- Sistema rodoviário e ferroviário não cobre todo o território;
- Assimetrias regionais;
- Casos de corrupção económica.



CONCLUSÃO

A localização periférica de Moçambique na costa Oriental Sul de África é considerada de importância vital e relevante para as economias dos países da região Austral de África. Esta relevância pode ser demonstrada desde os primeiros contactos comerciais inicialmente com os Fenícios e Árabes e posteriormente com os Portugueses, durante a utilização dos entrepostos comerciais não apenas para trocas comerciais, inicialmente de ouro e marfim, como o foi posteriormente para o comércio e tráfico de escravos. Ao longo do tempo tal relevância foi ganhando um significado mais amplo em termos geopolíticos concretamente na segunda metade do século XIX, com a construção dos portos marítimos de raiz.

A importância geopolítica de Moçambique deriva da sua posição geográfica mista que o coloca num papel de charneira entre o Índico e o hinterland. Ainda no quadro estratégico e económico são projectados e concebidos ainda no período colonial, os corredores de transportes que incluíam as rodovias, ferrovias e os portos marítimos, com o objectivo de servir os países do hinterland uma vez que estes, possuíam como porta de entrada e saída alternativos e mais viáveis portos marítimos moçambicanos. Os corredores de desenvolvimento (nova designação), jogam na actualidade o mesmo papel o que enaltece o papel do país no garante ao acesso facilitado ao mar aos países do interior desta vez no âmbito dos vários acordos e protocolos assinados relativos à organização regional a SADC, de que o país é membro. Contudo, esta abertura de Moçambique no quadro de relações de boa vizinhança e cooperação com os países da região, deve ser encarada com reservas em prol da defesa dos interesses nacionais pois, apesar de existência de relações amistosas, poderão eclodir no futuro conflitos devido a mudanças políticas em alguns desses países assim como no âmbito de interesses de exploração de recursos com principal relevo para os de partilha comum tais como os hídricos.

A visão do governo parte do desafio de assegurar a continuidade com maior incidência na articulação dos corredores rodoviários e ferroviário e destes com os portos marítimos como forma de contribuírem para potenciar a competitividade e internacionalização da economia nacional. Em relação ao sistema portuário o entendimento do governo é de que a sua dinâmica se inscreve num ambiente de relação determinada pela integração de vários processos que articulam as actividades portuárias e os corredores. Neste contexto os portos passam a ser encarados simultaneamente numa lógica de



polaridade enquanto elementos que servem os espaços do foreland (lado mar) e do hinterland (lado terra) e de nodalidade enquanto nós de articulação dos corredores.⁴¹

De entre o conjunto de investimentos pela sua importância, o destaque vai para a nova ligação ferroviária a partir da região carbonífera de Moatize ao porto de Nacala, projecto que terá início em 2010, o oleoduto ligando o porto de Maputo à cidade Sul Africana de Joanesburgo e a construção do novo porto de águas profundas no distrito de Matutuine na província de Maputo. Estes são projectos que após anos de expectativas, estão já em curso e que serão decisivos para o aumento da competitividade global dos portos de Moçambique.

Relativamente às intervenções ao nível da melhoria das condições de navegabilidade ao longo da costa e no acesso aos portos do lado do mar, a grande aposta centra-se na busca de investimentos para a conclusão da implementação do projecto Vessel Traffic System (Estação de Radar Costeiro) o qual dotará o país de um moderno sistema de controlo de tráfego, aumentando a capacidade em matéria de segurança da navegação ao longo da costa e no acesso aos portos, bem como na prevenção e combate à poluição assim como irá assegurar uma acrescida segurança em geral e particularmente no respeitante ao transporte de matérias perigosas através da Zona Económica Exclusiva. Aumentar a segurança da navegabilidade ao longo da costa moçambicana e da transitabilidade na ZEE marítima e do sistema portuário, bem como promover o seu desenvolvimento ambientalmente sustentável, são na actualidade, e cada vez mais exigências e factores decisivos para a atractividade e competitividade na economia global e consequentemente o seu contributo para o crescimento económico do país. Ainda no que concerne a ZEE, o deficiente conhecimento de todos os recursos do mar moçambicano, acompanhado de débeis possibilidades tecnológicas e humanas para a respectiva exploração, contribuem para mais uma vulnerabilidade.

Subsistem ainda as necessidades de um conjunto de investimentos em infra-estruturas portuárias, isto é, a sua ampliação para a melhoria das condições de operacionalidade como forma de simplificação e harmonização de procedimentos e no recurso às novas tecnologias para garantir uma articulação célere e eficaz do foreland com os portos e destes com o hinterland.

⁴¹ Conferência internacional sobre transporte marítimo, portos e globalização, realizada em Lisboa em 2007



Apesar de Moçambique constar da lista dos países mais pobres do planeta, a estabilidade política tem sido uma peça chave na abertura de oportunidades de investimento estrangeiro, factor impulsionador do desenvolvimento económico e social, do fortalecimento do sector privado e da estratégia do governo na eleição dos distritos como pólos de desenvolvimento como uma das medidas para a erradicação da pobreza absoluta no país.

Assim e de acordo com a análise feita, sustenta-se em forma de resposta à questão central, validando ou não as hipóteses levantadas.

Quanto a H1: A importância estratégica dos portos de Moçambique resulta na localização geográfica e de possuir uma costa muito longa.

Podemos validar dizendo que é esta posição geoestratégica que atribui a Moçambique o estatuto de actor de destaque e permite-lhe ter um valor estratégico a nível regional o que igualmente contribui para impor a este país uma defesa adequada.

H2: Os países vizinhos do hinterland são os que mais dependem dos portos de Moçambique.

Esta hipótese também pode ser validada pois, é nesta óptica que os portos moçambicanos assim como as linhas férreas e estradas que ligam a maior parte dos países vizinhos da região, para além de constituir a espinha dorsal para os corredores de desenvolvimento, constituem a essência da vantagem competitiva de Moçambique na região assim como constituem porta de entra e saída para os países do hinterland.

H3: O factor localização estratégico contribui para a afirmação de Moçambique em relação aos países da região.

Esta hipótese pode ser validada parcialmente na medida em que a localização periférica de Moçambique no Oceano Índico contribui para a afirmação e uma oportunidade estratégica na medida em que o país tem demonstrado a sua capacidade de gerência de toda uma panóplia infra-estrutural ferro-portuária dando resposta à demanda regional. No concernente à capacidade de defesa desses empreendimentos, necessita de possuir um poder naval que garanta o controlo da costa e sobremaneira das águas territoriais.

Assim para se responder à questão central dir-se-ia que:



Moçambique a nível regional possui uma relevância geoestratégica devido a localização periférica, posição litoral e interior e os portos marítimos que possui, factores que contribuem para a afirmação do país, devido ao seu papel na garantia de acessibilidade ao mar e como porta de entrada e saída para os países do hinterland.

Moçambique encontra-se na rota do desenvolvimento económico e social o que compreende a construção infra-estrutural e exploração dos recursos que possui nomeadamente: a ampliação e projecção de novos portos, a reabilitação e construção da rede rodoviária e ferroviária, a manutenção e projecção de novas barragens hidroeléctricas e para regadio, exploração e prospecção de recursos energéticos. Todo este manancial está direccionado ao crescimento económico do país o que contribui para a sua afirmação na região. Para que o país continue na senda desse desenvolvimento e atinja os níveis planificados centralmente e como forma de garantir a estabilidade colectiva na região, recomendamos que:

- O Estado deve continuar a desenvolver sinergias no sentido de cumprimento dos planos periódicos de desenvolvimento económico e social o que inclui a continuidade de modernização dos portos marítimos como forma de dotá-los de novas tecnologias para responderem aos desafios do desenvolvimento regional e à competitividade a nível regional e mundial;
- Moçambique deve continuar a cooperar com os países da região nos campos de defesa e segurança, como forma de manter relações de boa vizinhança e de defesa mútua.
- Moçambique deve melhorar o sector de defesa, dotando-o de capacidades em termos de formação de quadros e reequipamento multiforme como forma de aumentar seu potencial de defesa do território.
- O Estado deve de forma pacífica manter uma política de paz e ao mesmo tempo de persuasão através de criação capacidades de defesa efectiva das fronteiras terrestres e em particular as águas territoriais marítimas para o efeito dotando a Marinha de Guerra com poder naval.
- O Estado deve continuar a dotar os distritos como pólos de desenvolvimento e de riqueza harmoniosamente distribuídos por todo o território nacional, de modo a equilibrar, tanto quanto possível, os níveis de vida em todas as regiões do país.
- Promover uma política de transportes terrestres que vise a ligação rápida e rentável das regiões menos favorecidas do país com os pólos de desenvolvimento.



- Utilizar a diversidade do território no sentido de que as várias regiões aproveitem da melhor forma os seus próprios recursos, de modo a que sejam fomentadas interdependências económicas, técnicas e outras, entre essas mesmas regiões.



BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, Políbio F. A. Valente de (1994). *Ensaio de geopolítica*. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas. Instituto de Investigação Científica Tropical. Lisboa

BOTELHO, José Justino Teixeira (1921). *História Militar e Política dos Portugueses em Moçambique*. Imprensa da Universidade, Coimbra

COUTO, Abel Cabral (1988) – *Elementos de Estratégia, Apontamentos para um curso*, vol. I, IAEM

CARAPETO, Francisco José Aldeia e **GOMES**, Raul Fernando Rodrigues Cabral (2008), *Geografia Geopolítica. Boletim de divulgação dos trabalhos desenvolvidos pelos alunos do curso do EMC*, Formação Doutrina Investigação

INSTITUTO DE DEFESA NACIONAL. NAÇÃO E DEFESA (2009). *Portugal e a Aliança Atlântica*, Revista Quadrimestral nº 123, Lisboa

MOREIRA, Adriano e **RAMALHO**, Pinto. (2010). *Estratégia*. Vol. XIX. Instituto Português da Conjuntura Estratégica. Lisboa

RAMONET, Ignacio (2002). *Guerras do século XXI. Novos medos, novas ameaças*. Campo de letras Editores. Porto

SANTOS, Loureiro dos (2000). *Reflexões sobre estratégia. Temas de segurança e defesa*., Publicações Europa-América, IAEM

------(1983). *Incursões no domínio da estratégia*. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa

Documentos

NC 71-00-01 – Análise Geoestratégica, Subsídios para seu estudo, IAEM

ME 71-00-08 – Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégica, IESM

Legislação

Constituição da República de Moçambique

Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas

Lei da Política de Defesa e Segurança



Internet

CANINAS, Osvaldo Peçanha (2006). *A marinha do Brasil no século XXI: desafios e oportunidades* [em linha] [Referência de 20 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: <http://www.mar.mil.br/caaml/passadico/2006/18amarinha.pdf>

CAPELA, José (2002). *O tráfico de escravos nos portos de Moçambique, 1733-1904* [em linha] [Referência de 19 de Novembro de 2009]. Disponível na internet em: <http://www.cham.fech.Unl.pt/eve/content.php?...1013>

----- (2008). *Tráfico de escravos em Moçambique* [em linha] [Referência de 12 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: <http://www.scribd.com/doc/3287290/TRABALHO-DE-HISTORIA-JOSE>.

CHICHAVA, José António da Conceição (2008). *As vantagens e desvantagens competitivas de Moçambique na integração económica regional* [em linha] [Referência de 19 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: <http://www.amecon.co.mz/.../As%20Vantagens%20e%20Desvantagens%20de%20Mocambique...->

FRANCISCO, Wagner de Sequeira (2008). *SADC* [em linha] [Referência de 13 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: <http://www.brasilecola.com/geografia/sadc.htm>.

MENDES, Fernando Ferreira (2009). *Diário de um sociólogo* [em linha] [Referência de 15 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: beiraumseculo.blogspot.com/.

MURAPA, Rukudzo (2002). *A comunidade de desenvolvimento da África Austral (SADC): rumo à integração política e económica* [em linha] [Referência de 10 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em: <http://www.unimep.br/phpg/editora/revistaspdf/imp31art08.pdf>



NÚÑEZ, Juan González (2001). *Ilha de Moçambique: A Ilha da humanidade* [em linha]

[referência de 19 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em:

<http://group.xiconhoca.com/2009/03/31/ilha-de-mocambique-mussa-vasco-e-os-outros/>.

SILVA, Teresa Maria da Cruz e (2000). *MoÁambique: um perfil* [em linha] [Referência de 20 de Janeiro de 2010]. Disponível na internet em:

<http://www.ces.uc.pt/emancipa/gen/mozambique.html>.

SANTOS, Fabiano Vilela dos (2005). *História Luso-Brasileira. O tráfico de escravos em Mpçambique* [em linha] [Referência de 24 de Dezembro de 2009]. Disponível na internet em:

<http://www.historiacolonial.arquivonacional.gov.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?inford=154=28>.

http://www.portaldogoverno.gov.mz/noricias/news_folder_econom_neg/marco2009/notes_n_091_mar_09.

<http://www.wook.pt/ficha/o-trafico-de-escravos-dos-portos-de-mocambique/a/id/75859>.

http://www.portaldogoverno.gov.mz/.../news_sc_021_06-

<http://www.gmnoticias.co.mz/index.php/nacional/desenvolvimento/696-mocambique-delm-as-acma-cgm-lines-lanca-novo-servico>.

<http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=1918&area=Cargo>.

http://macua.blogs.com/moambique_para_todos/2009/05/cfm-vai-construir-novo-porto-de-%C3%A1guas-profundas.html.

<http://www.sardc.net/editorial/sadctoday/partview.asp?vol=374&pubno=v9n1>

<http://databases.sardc.net/books/MHDR2005port/view.php?chapter=3&id=22>.

<http://mercosulcplp.blogspot.com/2009/10/mocambique-eligando-o-pais-de-norte-sul.html>.

<http://www.marinhasplp.org/MPLP/resources/pdfs/cad26.pdf>.

Erro! A referência da hiperligação não é válida.

www.goecities.com

<http://www.dng.gov.mz/>.



Apêndice
Corpo de conceitos



Apêndice – Corpo de conceitos

Afirmação

Esta é definida como “acção ou acto de afirmar” ou “confirmação” (Dicionário de Língua Portuguesa, 2003). Entendemos esta definição como o acto de “ser reconhecido” ou “confirmado”.

Dissuasão

De acordo com Loureiro dos Santos (1983: p. 327), Dissuasão “é entendida como o modo de gerar, organizar e preparar para empregar a força, com a finalidade de impedir o adversário de usar certos meios e/ou adoptar certos comportamentos (concretizar certas ameaças).”

Estado

De acordo com Cabral Couto (1987: p. 19), é uma sociedade organizada “de forma soberana num território bem definido”, gerida “por um governo” detentor do “monopólio da força física” e “destinado a satisfazer as necessidades essenciais dos indivíduos e grupos que a compõem e que, em regra, evidenciam padrões culturais comuns”.

De acordo com o Dicionário de Língua Portuguesa (2003), é uma nação organizada politicamente.

Estratégia

É a “ciência-arte que tendo como referência a guerra, gera, organiza e emprega a força para atingir objectivos definidos pelo poder político com o maior rendimento” (Santos, 1983: p. 327).

Geopolítica

Segundo IAEM (1981), Geopolítica é o “estudo das constantes e das variáveis do espaço acessível ao homem que, ao objectivar-se na construção de modelos de dinâmica do poder, projecta o conhecimento geográfico no desenvolvimento e na actividade da ciência política”.



Geoestratégia

Para Alves é a “ciência que visa o estudo e a análise dos factores geográficos, nos seus aspectos qualitativos e quantitativos, com vista a determinar, para os governos, orientação de esforço ou sugestões que sirvam a sua estratégia” (IAEM, 1972).

Poder

Para Adriano Moreira (2010: p. 371), “o poder é a soma dos atributos que capacitam um Estado para atingir os seus objectivos externos sempre que eles se opõem aos objectivos e vontade de outro actor internacional”



Lista de Anexos

Anexo A – Mapas

Anexo B – Dados Históricos



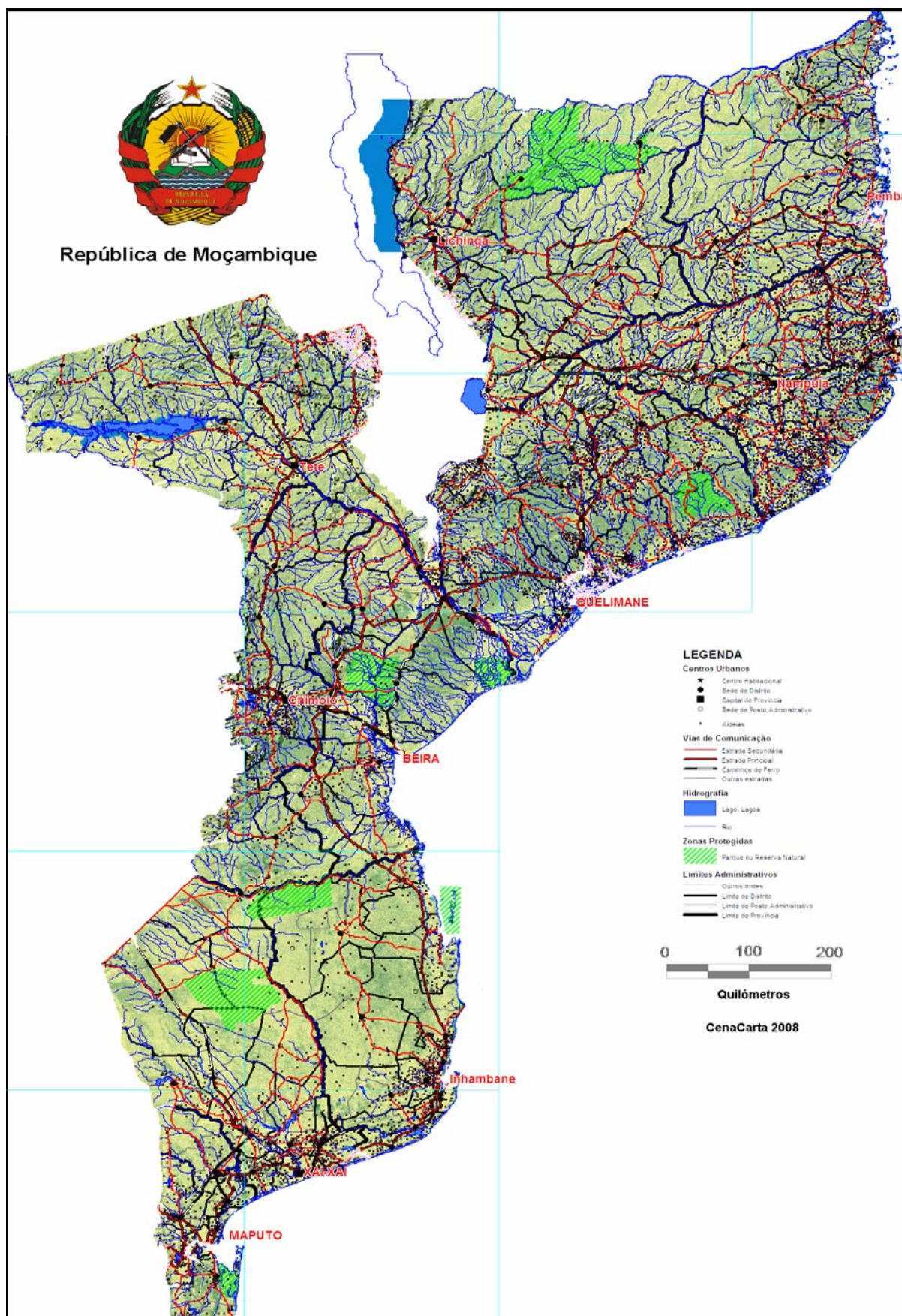
ANEXO A - Mapas

Fronteiras de Moçambique



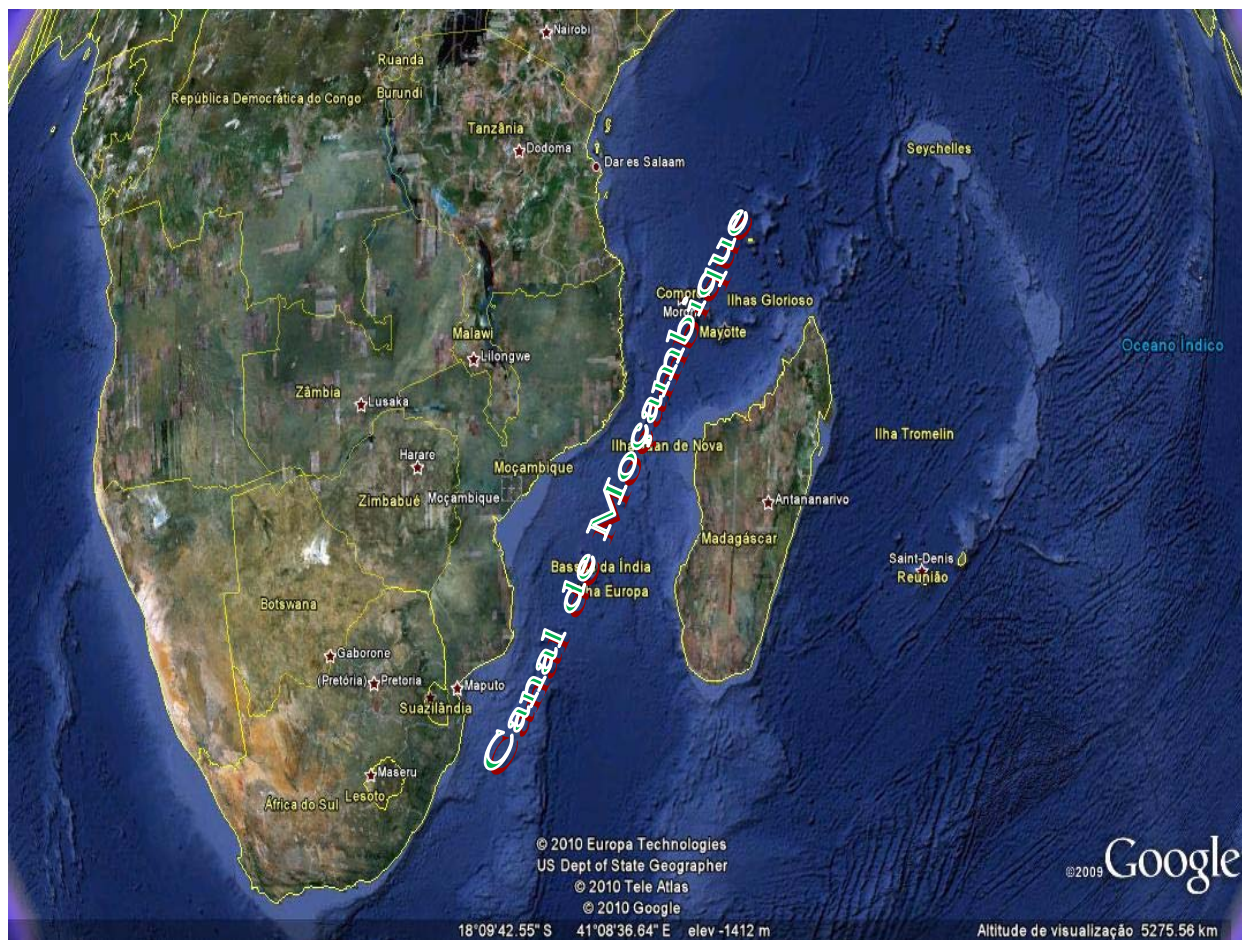


Mapa Físico de Moçambique





Canal de Moçambique





ANEXO B – Dados Históricos

1. Primeiros habitantes de Moçambique

Os primeiros habitantes de Moçambique foram, provavelmente os Bosquímanos ou Hotentotes, povos caçadores-recolectores que dedicavam-se à caça e recolha de frutos silvestres para a sua alimentação, a actividade de caça era para os homens e a de recolha de frutas cabia às mulheres e crianças. Presume-se que a costa de Moçambique não sofreu grandes transformações, ostentando o mesmo perfil aproximado do que apresenta hoje: que é de uma costa baixa, cortada por planícies de aluvião e separada do Oceano Índico por dunas. Esta configuração conferiu à região uma grande fertilidade, ostentando ainda hoje grandes extensões de savana onde se podem encontrar muitos animais selvagens contudo, em risco de extinção devido a várias actividades de caça furtiva. Foram estas condições que favoreceram a fixação de povos caçadores-recolectores e mais tarde de agricultores.

Nos séculos II a III, a região começou a ser invadida pelos povos Bantu, oriundos da região dos Grandes Lagos, tais povos eram agricultores e já conheciam a metalurgia do ferro. A base da economia destes povos era a agricultura, pois já dominavam o cultivo de cereais tais como a mapira e a mexoeira; além da metalurgia e agricultura também dominavam o artesanato e o comércio era efectuado por troca directa. Possuíam uma estrutura social que tinha como base a *família alargada* ou linhagem, à qual era reconhecido um chefe. Os nomes destas linhagens nas línguas locais são, entre outros: em eMakua, o *Nlocko*, em ciYao, *Liwele*, em ciChewa, *Pfuko* e em chiTsonga, *Ndangu*. Apesar de vários contactos com diferentes povos o que teria contribuído para uma certa aculturação da sociedade moçambicana, muitas das regras tradicionais de organização social ainda se encontram baseadas na linhagem.

Entre os séculos IX e XIII começaram a fixar-se na costa oriental de África mercadores oriundos da região do Golfo Pérsico, considerado por vários historiadores como importante centro comercial daquele tempo. Estes povos fundaram entrepostos na costa oriental africana os quais igualmente considerados na época como comércio muito activo nas "terras de Sofala", incluindo a troca de tecidos da Índia por ferro, ouro e outros metais.

As confirmações históricas são sustentadas com os achados arqueológicos na região, de peças de ferro, em forma de X, com cerca de 30cm de comprimento, as denominadas (aspas) que eram utilizadas como moeda de troca. Mais tarde, aparentemente, esta "moeda"



teria sido substituída por outra que se constituía de tubos de penas de aves cheias de ouro em pó (os meticais) cujo nome deu origem à actual moeda de Moçambicana.

a. Os Estados Zimbabwe e Monomotapa

O Estado Zimbabwe começa a desenvolver-se no planalto do Zimbabwe e regiões circunvizinhas cerca do ano 1000 da nossa era. Atingiu o seu maior desenvolvimento a partir do ano 1200. É por esta altura que foram construídas as muralhas de pedra como as do Grande Zimbabwe ou as de Manhiquene. A classe dirigente do Estado Zimbabwe trocava ouro e outros metais, bem como marfim e peles de animais, com os comerciantes árabes que, entretanto, se tinham fixado nas regiões costeiras. Em troca obtinha bens que apenas serviam para o seu prestígio como tecidos, missangas coloridas e objectos de vidro e porcelana. Este comércio é um factor importante para a compreensão do rápido desenvolvimento do Estado Zimbabwe. Aproximadamente no ano 1450, devido ao grande número de pessoas e gado existentes em Grande Zimbabwe, a capacidade da terra para a agricultura e para as pastagens do gado tornou-se insuficiente. Por essa razão, as populações que ali viviam tiveram necessidade de se deslocar para outras áreas. Também por esta altura começa a diminuir o comércio com os árabes da costa, que entretanto tinham iniciado contactos e trocas com outras populações. Isto marca o início da decadência do Grande Zimbabwe.

Khami, a cerca de 250 quilómetros para oeste, foi a sua continuação directa e tornou-se o centro do novo Estado Torwa. Ao mesmo tempo, mais ao norte do planalto, junto ao vale do Zambeze, surgiu e desenvolveu-se o Estado Monomotapa. Uma longa série de dinastias (séries de reis, filhos uns dos outros) dirigiu o Estado Monomotapa desde cerca de 1425 até 1884. A primeira destas dinastias foi a dos Mutota. A capital do Estado, neste primeiro período, foi provavelmente Zwangembe, povoação mais pequena que o amuralhado de Khami, capital de Torwa.

Depois da morte de Mutota sucedeu-lhe seu filho Matope. Este dedicou-se a aumentar o território que lhe fora legado por seu pai. Criou uma federação de Estados com Barué, Manica, Danda, Chedima e Teve, que eram obrigados apagar-lhe tributo. Cerca do ano 1500, com o enfraquecimento do poder central, estas regiões separaram-se do Monomotapa, transformando-se em Estados independentes. Foram alguns destes Estados os primeiros a entrar em contacto com os portugueses que, desde 1505, se tinham estabelecido em Sofala.



b. O comércio e as feitorias comerciais

A primeira fase da ocupação portuguesa vai ter como objectivo a expulsão dos árabes e sua substituição por comerciantes portugueses. O comércio árabe começou a desenvolver-se a partir do século VII, altura em que começaram a chegar à costa oriental da África navegadores vindos de diversas regiões da Ásia. Estes navegadores eram comerciantes indonésios, indianos, persas, árabes e chineses. Eles traziam panos de algodão, missangas, sal, louça, levavam em troca ouro, marfim, ferro, cobre e peles de animais. Por vezes levavam também escravos. As trocas não se faziam com dinheiro. Para realizar o seu comércio, eles construíam pequenas povoações à beira mar ou na margem dos rios, e aí se estabeleciam, para trocar as mercadorias vindas de longe, pelos produtos locais. A estas povoações chamamos feitorias. A primeira feitoria fundada em Moçambique foi a de Sofala. Depois foram criadas as feitorias de Angoche da Ilha de Moçambique.

As trocas comerciais entre as feitorias e os povos do interior africano eram feitas por intermediários árabes e africanos. Os contactos com os Estados Zimbabwe e Monomotapa facilitaram o rápido desenvolvimento das feitorias árabes. Nessas feitorias desenvolveu-se o comércio e daí resultou o domínio político árabe.

Os árabes introduziram em certas regiões de Moçambique a sua religião, o Islamismo, como forma de manterem e desenvolverem o seu comércio. Foram também eles, e outros comerciantes asiáticos, que introduziram em Moçambique as culturas de bananas, do arroz, da cana-de-açúcar, da manga, da laranja, do limão e a técnica de tecelagem de panos de algodão. Os navegadores indonésios introduziram a técnica de construção de barcos de balanceiro, que ainda hoje são feitos em Inhambane, em Pemba e Mossuril.

2. A penetração colonial e o comércio

Nos finais do século XV (15) o Rei de Portugal organizou uma expedição chefiada pelo navegador Vasco da Gama, com o objectivo de descobrir o caminho marítimo para a Índia. O comércio na Europa tinha atingido um desenvolvimento muito elevado. Do Oriente chegavam especiarias e outros produtos, e o caminho marítimo facilitaria o comércio, tornando os produtos mais baratos.

Esta expedição parou em alguns pontos da costa actual de Moçambique e, em 1498, chegou à Ilha de Moçambique. Os portugueses ocuparam desde logo a Ilha de Moçambique, base



que servia fundamentalmente para dar apoio aos navios que por ali passavam. Esta posição, de grande importância para o controlo do caminho marítimo para a Índia, assegurava a Portugal praticamente o monopólio do comércio das especiarias orientais consumida na Europa: pimenta, canela, cravo da Índia, etc. Na costa moçambicana, os portugueses procuraram dominar outras posições estratégicas ou de interesse comercial. Entre estas destaca-se Sofala, por onde eram escoados o ouro e o marfim vindos do interior. Para aniquilar a presença árabe, os portugueses ocuparam Sofala em 1505 e, mais tarde, Quelimane, Sena e Tete, no rio Zambeze. Nestes pontos, os portugueses estabeleceram pequenas empresas comerciais onde os mercadores se abasteciam para o seu comércio no interior. Ao eliminar a influência comercial árabe, e com a ocupação das posições estratégicas nas rotas comerciais, os portugueses criaram condições para penetrarem no interior do território. A expedição militar comandada por Francisco Barreto, em 1572, tinha como objectivo reforçar a dominação comercial portuguesa e visava a ocupação das regiões onde se situavam as minas de ouro e prata do Monomotapa.

a. O sistema dos prazos

Em fins do século XVI, os portugueses pretenderam controlar as terras situadas ao longo do rio Zambeze. Introduziram para isso na região o chamado sistema dos prazos. Prazos eram grandes extensões de terreno que o governo português dava aos colonos vindos de Portugal ou de Goa na Índia. Estas terras passavam depois para as filhas desses colonos até à terceira geração. Depois, deviam ser devolvidas ao governo português. Os prazeiros, isto é, os beneficiados com este sistema, deviam casar-se com pessoas vindas de Portugal. Pretendia-se assim instalar em Moçambique famílias de colonos que prolongassem a ocupação do território. A introdução deste sistema foi a primeira tentativa de colonização organizada feita pelos portugueses. As terras distribuídas aos «prazeiros» eram conquistadas pelas armas ou obtidas por consentimento das autoridades locais. Os missionários jesuítas e dominicanos do tempo, também possuíam vastas terras, administravam-nas tal como faziam os prazeiros, colectando impostos por cabeça e, quando a escravatura se tornou mais rentável, transformaram os naturais em escravos». A razão que levou Portugal a criar os prazos foi o facto de aqueles que eram exilados para Moçambique, tal como as autoridades administrativas e os soldados enviados para lutar contra o Monomotapa, se apoderarem de grandes terras onde exerciam o seu poder absoluto sem darem contas a ninguém. Desta situação, que não convinha ao rei de Portugal



pois perdia benefícios económicos e políticos, nasceu a ideia de mandar contingentes de pessoas para Moçambique, a quem concediam uma parcela de terreno, assegurando assim política e administrativamente a dominação colonial.

Os prazeiros passaram, com o correr dos anos, a utilizar os mesmos métodos de domínio de algumas sociedades tradicionais existentes na época, na zona do Zambeze. Esta organização caracterizava-se pela existência de grandes extensões governadas por um «Mambo», ajudado pelos chefes do clã, os «Mpfmu», pelos chefes dos povoados. Estes cobravam o imposto que passavam a entregar ao prazeiro. Este imposto, que era obrigatório para todos, chamava-se «Mutsouko» (na Zambézia, até ao fim da era colonial, «mussoco» era o «imposto de palhota»). Quando o «Mambo» concordava em integrar-se no prazo, recebia uma pequena parte da quantia recolhida no imposto.

b. A escravatura

A decadência política e económica do Monomotapa e a ameaça constante do Estado Rozwi, fez com que o comércio português perdesse rapidamente a sua importância inicial e descesse até aos mais baixos níveis. Isto obrigava os comerciantes a procurar novas fontes de riqueza e, deste modo, vão desenvolver o comércio de escravos. Por volta de 1645, já os colonos portugueses e alguns sultãos árabes vendiam moçambicanos como escravos. Estes seguiam para a Arábia, Golfo Pérsico, Índia e, mais tarde, para as ilhas do Oceano Índico e para o Brasil. O Brasil era também uma colónia portuguesa, onde existiam grandes plantações de cana-de-açúcar e cacau, cultivadas inicialmente por escravos idos de Angola e da Guiné. O comércio de escravos aumentou no litoral moçambicano após 1735. Nessa altura os franceses apoderaram-se das ilhas do Oceano Índico. Aí estabeleceram grandes plantações de especiarias, baunilha, cravo-da-Índia e pimenta, utilizando mão-de-obra escrava. Mais tarde, quando a venda de escravos diminuiu na costa ocidental de África, a partir de 1810, milhares de moçambicanos foram vendidos para as plantações do Brasil. A venda de africanos como escravos foi condenada por muitos países a partir do século XIX.

Os prazeiros foram os principais instrumentos do comércio de escravos. Em Moçambique calcula-se que, até 1850 (altura em que a escravatura foi oficialmente proibida), tenham sido levados mais de 20 000 escravos por ano. No entanto, o comércio clandestino de escravos continuou a realizar-se pelo menos até 1910. Como aconteceu em todo o continente africano, os antepassados da grande maioria da actual população de



Moçambique sofreram muito com a escravatura. As populações do litoral da zona de Macuana, de Inhambane e de Cabo Delgado, foram as mais afectadas.

c. O desenvolvimento do comércio no Maputo

A partir do século XVI, os navegadores europeus começam a comercializar com as populações que viviam à volta da baía do Maputo. Desenvolveram-se ali cinco chefaturas pertencendo aos clãs: Nhaca, Tembe, Mpfumo, Lebombo e Manhiça. Os comerciantes portugueses estabeleceram-se em duas feitorias, na Inhaca e na Xefina. As pontas de rinocerontes, utensílios de cobre, carapaças de tartaruga e, principalmente, marfim trazido das grandes caçadas ao elefante, na região do rio Maputo, eram trocados por panos da Índia, missangas e bebidas alcoólicas. Gradualmente, este comércio transformou a baía do Maputo num importante centro comercial. Os Ronga faziam expedições ao interior para trazerem as mercadorias que iam vender na costa. Durante 300 anos, os Ronga dominaram todo este comércio a longa distância. Este comércio, e a situação geográfica da baía, eram tão importantes que alguns países capitalistas da Europa cobiçavam o domínio desta zona do Maputo. Em 1721, uma expedição holandesa instalou-se nas terras de Mpfumo. Tempos depois, uma companhia comercial austríaca construiu três feitorias no Maputo uma nas terras do Mpfumo, outra na Catembe e outra ainda na Inhaca com o objectivo de dominar o comércio de marfim. Em 1781, os portugueses expulsaram os austríacos e construíram uma fortaleza no Maputo, assegurando assim o controlo de todo o comércio da região sul de Moçambique.

d. O Estado de Gaza

Fundado por Sochangane (também conhecido por Manicusse, (1821-1858) como resultado do Mfecane, em 1828, que culminou com a invasão de grandes áreas da África Austral por exércitos Nguni. O Império de Gaza, no seu apogeu, abrangia toda a área costeira entre os rios Zambeze e Maputo e tinha a sua capital em Manjacaze, na actual província moçambicana de Gaza.

O rei de Gaza dominou os reis *Tsonga* através dos membros da sua linhagem, os Nguni, comercializando marfim, que recebia como tributo, com os portugueses, estabelecidos na costa (principalmente em Lourenço Marques e Inhambane). Aparentemente, Sochangane não fazia comércio de escravos – os seus guerreiros eram



principalmente da sua linhagem – nem devolvia aos portugueses os escravos que fugiam para a sua guarda.

Após a sua morte, o seu filho Mawewe sucedeu-lhe e decidiu, em 1859, atacar os seus irmãos para ganhar mais poder. Apenas um irmão, Muzila conseguiu fugir para o Transvaal, onde organizou um exército para contra-atacar o seu irmão e a guerra durou até 1864. Em 1884, ascendeu ao trono Nguni, Gungunhana, filho de Muzila e tranfere a capital do Império de Mussorize (na actual província de Manica) para a região de Chaimite (actual província de Gaza) em 1889, aparentemente pressionado pelos exploradores de ouro de Manica e falta de apoios locais. Em Gaza, Gungunhana prosseguiu a política de seu pai de assimilação dos reinos locais, os “Tsonga” e de resistência à dominação portuguesa, mas essa resistência não durou mais de seis anos. Gungunhana foi preso e Gaza finalmente submetida à administração colonial.

e. As companhias Majestáticas e Arrendatárias

Em 1878, Portugal decide fazer a concessão de grandes parcelas do território de Moçambique a companhias privadas que passaram a explorar a colónia, as companhias majestáticas, assim chamadas, porque tinham direitos quase soberanos sobre essas parcelas de território e seus habitantes. As principais foram a Companhia do Niassa e a Companhia de Moçambique. A companhia do Niassa obteve os direitos de exploração das actuais províncias de Cabo Delgado e Niassa, e a companhia de Moçambique a região que se estende desde o rio Zambeze ao rio Save. A província da Zambézia foi arrendada a companhias tais como: Borrór, Zambézia, Luabo, Sociedade do Madal, Empresa Agrícola do Lugela e Sena Sugar States.

Como Portugal tinha sido obrigado a ilegalizar o comércio de escravos em 1842, apesar de fechar os olhos ao comércio clandestino, e não tinha condições para administrar todo o território, deu a estas companhias poderes para instituir e cobrar impostos. Foi nessa altura que foi introduzido o "imposto de palhota", ou seja, a obrigatoriedade de cada família pagar um imposto em dinheiro; como a população nativa não estava habituada às trocas por dinheiro (para além de produzir para a própria sobrevivência), eram obrigados a trabalhar sob prisão – o trabalho forçado, chamado em Moçambique "chibalo"; mais tarde, as famílias nativas foram obrigadas a cultivar produtos de rendimento, como algodão ou tabaco, que eram comercializados por aquelas companhias.



f. Companhia do Niassa e a ocupação de Cabo Delgado e Niassa

A Companhia do Niassa foi formada por alvará régio de 1890, com poderes para administrar as actuais províncias de Cabo Delgado e Niassa, desde o rio Rovuma ao rio Lúrio e do Oceano Índico ao Lago Niassa, numa extensão de mais de 160 mil km². Com o apoio dum pequeno exército fornecido pela administração colonial, formado por 300 "soldados regulares" (leia-se portugueses) e 2800 "sipaios" (indígenas recrutados noutras regiões de Moçambique), a Companhia tentou ocupar militarmente o território a partir de 1899. Teve imediato êxito na conquista das terras do Chefe Mataka que tinha abandonado a sua sede, e assegurar uma posição militar em Metarica, no Niassa. Em 1900 e 1902, tomou Messumba e Metangula, nas margens do Lago Niassa.

Durante a Primeira Guerra Mundial, o território da Companhia foi palco de várias operações de resistência por parte dos chefes locais e invadido pelos alemães. Para resistir a essa invasão, foi aberta uma estrada de mais de 300 km, entre Mocímboa do Rovuma e Porto Amélia (actual Pemba), o que significou a ocupação efectiva do planalto de Mueda; no entanto, só em 1920 a Companhia conseguiu assegurar essa ocupação, depois de várias operações militares contra os macondes, fortemente armados. Como se verá mais tarde, esta tribo foi um dos primeiros e principais suportes da Luta Armada de Libertação Nacional.

Em 1929 extingue-se a Companhia do Niassa, passando o território para a administração directa do governo colonial. No entanto, as estruturas administrativas, na forma de circunscrições e regulados, asseguradas por agentes do Estado, já tinham sido implantadas em grande parte do território.

g. A Administração Colonial Portuguesa

Até finais do século XIX, a presença oficial portuguesa em Moçambique limitava-se a umas poucas capitánias ao longo da costa. Portugal, bem estabelecido em Goa, de onde vinham directamente as ordens relativas a Moçambique, contava que os comerciantes que se iam estabelecendo no interior do território iriam formar o substrato para uma administração efectiva. Naquela época, o fundamental era o controlo do comércio, primeiro do ouro, nos séculos XVI e XVII, depois do marfim e dos escravos. No entanto, a administração colonial não conseguia sequer cobrar os impostos relativos a esse comércio.



Entretanto, em 1686, o Vice-Rei português baptizava, em Diu, a "Companhia dos Mazanes", formada por ricos comerciantes indianos, à qual eram dados privilégios no comércio entre aquele território e Moçambique. Ao abrigo desta companhia, começaram a fixar-se em Moçambique dezenas de comerciantes indianos, suas famílias e empregados. Apesar das boas relações entre os indianos e os governantes coloniais, a situação financeira da colónia não melhorou.

Em 1752, em face da decadência da Ilha de Moçambique, o governo do Marquês de Pombal decidiu retirar a colónia africana da dependência do Vice-Rei do Estado da Índia e nomear um Governador-geral, que passou a habitar o Palácio dos Capitães-Generais, confiscado aos jesuítas.

Só depois da visita do “Emissário Régio”, António Enes, em 1895 e dos acordos com o Transvaal para a edificação da linha férrea, decidiu o governo colonial mudar a capital da “província” para Lourenço Marques e, com a debandada das companhias majestáticas, organizar uma administração efectiva de Moçambique. Essa administração, que foi encetada no então distrito de Lourenço Marques, tinha a forma de “circunscrições indígenas”, cujos administradores tinham igualmente as funções de juízes. Eram coadjuvados pelos régulos, nas “regedorias” em que as circunscrições se dividiam, que eram membros da aristocracia africana (portanto, aceites pelas populações) que aceitavam colaborar com o governo colonial; as suas principais funções eram cobrar o “imposto de palhota” e organizar a mão-de-obra para as minas do Rand e para as necessidades da administração.

Com a abolição da escravatura, em 1875, e o seu declínio real, uns dez anos depois, o governo colonial viu-se obrigado a transformar Moçambique de uma colónia para extracção de recursos naturais, num território que devia produzir bens para seu consumo e para exportação para a “metrópole”. Essa foi a motivação principal para o estabelecimento duma administração efectiva, embora também pesassem as pressões internacionais decorrentes da Conferência de Berlim e das pretensões territoriais dos britânicos e holandeses.

h. Resistência à penetração portuguesa

Até 1885, a autoridade colonial portuguesa no sul de Moçambique estava confinada em Lourenço Marques mas, com o início da exploração das minas de ouro do Transvaal, no ano seguinte, e o consequente aumento do tráfego no porto de Lourenço Marques, os



portugueses decidiram organizar o controlo das populações desta região. Estas, constituíam um mercado não só para os produtos exportados de Portugal (em particular as bebidas alcoólicas), mas também de mão-de-obra para as minas sul-africanas, dificultando a sua mobilização para a construção do caminho-de-ferro que ligaria o Transvaal ao porto de Lourenço Marques.

No ano seguinte, foi nomeado um Comissário-Residente para Gaza, que foi “promovido” a Intendente Geral em 1889, com a transferência de Gungunhana de Mossurize para Manjacaze; em 1888, foi estabelecido um posto militar perto de Marracuene e, em 1890, foi nomeado um Comissário-Residente para Lourenço Marques. Entretanto, em 1888, as autoridades coloniais reavivaram os “Termos de Vassalagem” com os reinos da região.

Estas medidas, não foram suficientes, nem para cobrar o “imposto de palhota”, nem para assegurar o recrutamento de mão-de-obra, uma vez que o trabalho nas minas sul-africanas rendia seis vezes mais do que os concessionários do caminho-de-ferro pagavam. Em 1892, o governo de Lisboa enviou a Moçambique António Enes como Comissário Régio, para avaliar as condições económicas da Província e, no mesmo ano, os portugueses conseguiram realizar uma cobrança maciça do imposto, ameaçando os indígenas de represálias.

Em 1891, Gungunhana assinou com Cecil Rhodes um acordo relativo a direitos sobre a exploração de minério nas suas terras, a favor da Companhia Britânica Sul-Africana, a troco dum pagamento anual de cerca de 500 libras. Tornava-se claro para os portugueses que só uma acção militar poderia forçar o estabelecimento da autoridade colonial na região. Esta acção, conhecida na altura como “Campanha de Pacificação”, foi despoletada pela recusa de Mahazula Magaia, um chefe tradicional da região de Marracuene, em aceitar a decisão do Comissário Residente sobre uma disputa de terras. A questão chegou a vias de facto, quando a guarnição militar portuguesa foi forçada a fugir para Lourenço Marques, perseguida pelos exércitos de Magaia, Zihlahla e Moamba, que cercaram a cidade entre Outubro e Novembro de 1894.

António Enes organizou as suas tropas e, no dia 2 de Fevereiro de 1895, perseguiu e derrotou os atacantes em Marracuene. Este dia continua a ser celebrado com uma cerimónia chamada “*Gwaza Muthine*”. Os chefes rebeldes refugiaram-se em Gaza, sob a protecção de Gungunhana. Depois de várias tentativas de negociações com o rei de Gaza,



para a extradição dos chefes da rebelião que se resultara sem sucessos, tal desentendimento viria a resultar nas batalhas que se seguiram.

A 8 de Setembro do mesmo ano, travou-se a batalha de Magul, onde se encontrava Zihlahla e, a 7 de Novembro, uma outra coluna proveniente de Inhambane defrontou-se com o exército de Gungunhana em Coelesa, perto da sua capital. Em Dezembro, do mesmo ano, Mouzinho de Albuquerque cercou Chaimite e prendeu o imperador, que ali se tinha refugiado, tendo sido deportado para a Ilha dos Açores, onde veio a morrer, juntamente com suas sete esposas, seu filho Godido, seu tio Mulungo e o Príncipe Zixaxa.

O exército de Gungunhana continuou a resistir à autoridade colonial, sob a liderança de Maguiguane Cossa, que só foi derrotado a 21 de Julho de 1897, em Macontene (a 10 km do Chibuto). Com esta vitória, a autoridade colonial foi finalmente estabelecida no sul de Moçambique.

Com a derrota militar dos chefes locais, o governo da Província pode finalmente organizar a administração do território, com a instituição do Regulado. O governo recrutava membros da aristocracia indígena como Régulos, encarregados da colecta do imposto-de-palhota, do recrutamento de mão-de-obra o trabalho forçado, para as fileiras do exército colonial e como mão-de-obra barata para as minas da África do Sul.

Na impossibilidade de impedir a migração de trabalhadores para as minas sul-africanas, o governo colonial firmou um acordo com a República Sul-Africana e, esta foi submetida pelos britânicos, com a respectiva autoridade, regulamentando o trabalho migratório e assegurando o tráfico através do porto de Lourenço Marques. No primeiro acordo, o governo da Província recebia uma taxa por cada trabalhador recrutado; mais tarde, o acordo incluía a retenção de metade do salário dos mineiros, que era pago à colónia em ouro, sendo o montante respectivo entregue aos mineiros no seu regresso, em moeda local.